

وضعیت مالی و اقتصادی ایران در دوره رضاشاه

مجموعه گزارشات



آرتور سی میلسپو، ای. آر. لینگمن و س. سیموندز

ترجمه شهرام غلامی

وضعیت مالی و اقتصادی ایران در دوره رضاشاه

وضعیت مالی و اقتصادی ایران در دوره رضاشاه

مجموعه گزارشات

تالیف: آرتور سی میلسپو، ای. آر. لینگمن و س. سیموندز

ترجمه شهرام غلامی

فهرست نویسی پیش از انتشار کتابخانه ملی جمهوری اسلامی ایران
سرشناسه: میلپو، آرتور چستر، ۱۹۵۵-۱۸۸۳ م.

Millsbaugh, Arthur Chester

عنوان و نام پدیدآور: وضعیت مالی و اقتصادی ایران در دوره رضاشاه.

آرتور سی میلپو، آرلینگمن و س. سیموندز، ترجمه شهرام غلامی

مشخصات نشر: نشر تاریخ ایران، ۱۳۹۵

شابک: ۹-۰۰-۸۶۸۷-۶۰۰-۹۷۸

وضعیت فهرست نویسی: فیبا
موضوع: اوضاع اقتصادی ۲۰-۱۳۰۴، اسناد و مدارک

یادداشت: نمایه

Iran, Ecomic conditions 1925-41 Sources

موضوع: ایران، تاریخ، پهلوی ۲۰-۱۳۰۴ سیاست و حکومت

Iran, History Pahlavi, 1925-41 Politics and government

Lingeman, Eric Ralph 1898. شناسه افزوده: لینگمن، اریک رالف

Simmonds, Stuart شناسه افزوده: سایموندز استوارت

غلامی، شهرام، ۱۳۵۳، مترجم

DSR ۱۴۸۸ / ۶ و ۹ / ۱۳۹۵ رده بندی کنگره:

شماره کتابشناسی ملی: ۴۵۶۶۴۵۹ رده بندی دیویی: ۹۵۵/۰۸۲۲



نشر تاریخ ایران (شرکت سهامی خاص)

تهران، خیابان فلسطین، ساختمان ۱۱۰، طبقه سوم، شماره ۳۰۴، تلفن: ۶۶۴۶۳۰۳۰

وضعیت مالی و اقتصادی ایران در دوره رضاشاه

مجموعه گزارشاتی از آرتور سی میلپو، ای. آرلینگمن و س. سیموندز

ترجمه شهرام غلامی

حروفچینی، صفحه آرایی و نظارت: نشر تاریخ ایران

طرح جلد: فریبا علایی

چاپ: القدير صحافي: القدير

چاپ دوم: ۱۳۹۶ تیراژ: ۱۰۰۰

شابک: ۹-۰۰-۸۶۸۷-۶۰۰-۹۷۸ ISBN: 978-600-8687-00-9

قیمت: ۲۸۰۰۰ تومان

حق چاپ محفوظ و در اختیار نشر تاریخ ایران است.

برای پسرانم اهورا و ارشیا

فهرست مندرجات

۱۵	پیشگفتار مترجم
۱۹	وضعیت مالی و اقتصادی ایران ۱۹۲۶م / ۱۳۰۵ش. (آرتور میلسپو)
۱۹	مقدمه
۲۰	۱. مرزها، مساحت و جمعیت
۲۱	۲. مختصات طبیعی
۲۲	۳. دولت
۲۲	۴. قوه مجریه
۲۳	۵. مجلس شورای ملی
۲۴	۶. تقسیمات سیاسی
۲۴	۷. [نیروی] دفاع و پلیس
۲۵	۸. روابط خارجی
۲۵	۹. عدلیه
۲۶	۱۰. آموزش
۲۷	۱۱. کشاورزی
۲۸	۱۲. دامداری
۲۸	۱۳. پیشرفت های کشاورزی
۲۹	۱۴. جنگل ها
۳۰	۱۵. شیلات

۳۰	۱۶. معدن
۳۲	۱۷. نفت
۳۴	۱۸. آب‌های معدنی (چشمه‌های آب گرم)
۳۴	۱۹. حمل و نقل
۳۴	۲۰. بزرگراه‌ها
۳۷	۲۱. خطوط آهن
۳۹	۲۲. حمل و نقل هوایی
۳۹	۲۳. ارتباطات
۳۹	۲۴. کارهای عام المنفعه
۴۰	۲۵. کارخانه‌ها و صنایع
۴۱	۲۶. پروژه‌های برق آبی
۴۳	۲۷. بازرگانی داخلی
۴۳	۲۸. بازرگانی خارجی
۴۵	۲۹. بانکداری و اعتبارات
۴۶	۳۰. پول رایج
۴۷	۳۱. اوزان
۴۸	۳۲. اداره مالیه
۴۸	۳۳. مشاوران مالی
۴۹	۳۴. هیأت مالی آمریکایی
۵۰	۳۵. قوانین مالیه
۵۱	۳۶. وضعیت کلی مالی
۵۱	۳۷. درآمدها
۳۸	۳۸. هزینه‌ها
۶۰	۳۹. بدهی عمومی
۶۲	۴۰. مطالبات
۶۲	۴۱. دارایی‌های ملی
۶۴	۴۲. نتیجه‌گیری
	گزارشی درباره وضعیت مالی و بازرگانی ایران ۱۹۲۷-۱۹۲۵م
۶۷	۱۳۰۶-۱۳۰۴ش (ای. آر. لینگمن)
۶۷	خلاصه بازرگانی

I. مروری بر سال مالی ۱۳۰۴ ش. (۲۶-۱۹۲۵) و سال ۱۳۰۵ ش.	۷۸
(۱۹۲۶-۲۷)	۷۸
مقدمه	۷۸
II. مالیه	۸۱
A. درآمد	۸۱
B. هزینه	۸۲
C. وجوه سپرده	۸۴
D. بانکداری	۸۴
E. پول رایج	۸۵
F. ارز	۸۶
III. تجارت خارجی	۸۷
A. تراز بازرگانی	۸۷
B. واردات	۹۰
C. صادرات	۹۵
D. فرصت‌های بازرگانی انگلیس	۹۶
E. ویژگی‌های منحصر به فرد بازار ایران	۹۷
F. قوانین بازرگانی	۹۹
IV. صنعت	۱۰۰
A. شرکت نفت انگلیس ایران	۱۰۰
B. قالی	۱۰۱
C. الکتریکی	۱۰۲
D. ریسندگی و بافندگی	۱۰۲
E. سایر صنایع	۱۰۳
V. ارتباطات و حمل و نقل	۱۰۳
A. راه آهن	۱۰۳
B. راه ها	۱۰۴
C. حمل و نقل موتوری	۱۰۶
D. حمل و نقل هوایی	۱۰۷
VI. توسعه	۱۰۸
A. کلیات	۱۰۸

۱۰۸	B. کشاورزی
۱۱۰	C. صنعت
۱۱۰	D. معدن
۱۱۱	VII. مسائل اجتماعی
۱۱۱	A. آموزش
۱۱۱	B. بهداشت و درمان
۱۱۲	C. خدمات شهرداری
۱۱۲	D. استاندارد زندگی
۱۱۲	E. سرشماری
۱۱۳	نتیجه گیری
۱۱۴	پیوست ها
۱۱۴	I. واردات
۱۱۷	II. کالاهای اصلی وارداتی
۱۱۹	III. کالاهای اصلی صادراتی
۱۲۱	IV. مسافت بین شهرها و نرخ حمل و نقل
۱۲۹	وضعیت اقتصاد ایران مارس ۱۹۳۰ / اسفند ۱۳۰۸ (ای. آر. لینگمن)
۱۲۹	خلاصه بازرگانی
۱۴۰	توصیه به مسافران
۱۴۵	I. مروری بر سال های ۱۳۰۶، ۱۳۰۷ و ۱۳۰۸ ش.
۱۴۵	II. مالیه
۱۴۹	A. وضعیت مالی در ۲۰ مارس ۱۹۳۰ م. / ۱ فروردین ۱۳۰۹ ش.
۱۵۰	B. درآمدها
۱۵۲	C. هزینه ها
۱۵۳	D. نرخ ارز
۱۵۵	E. بانکداری
۱۵۶	F. پول رایج
۱۵۷	III. بازرگانی
۱۵۷	A. تراز بازرگانی
۱۵۹	B. واردات (کل)
۱۶۴	C. منسوجات

۱۶۸	D. واردات در سال منتهی به مارس ۱۹۳۰م. / اسفند ۱۳۰۸ش.
۱۶۹	E. صادرات
۱۷۰	F. وضعیت کلی بازرگانی
۱۷۳	G. قوانین بازرگانی
۱۷۳	IV. صنعت
۱۷۳	A. شرکت نفت انگلیس - ایران
۱۷۵	B. قالی
۱۷۶	C. توسعه صنایع
۱۷۷	V. حمل و نقل و ارتباطات
۱۷۷	A. ساخت راه آهن
۱۷۸	B. راه ها
۱۷۹	C. حمل و نقل موتوری
۱۸۲	D. مسافرت هوایی
۱۸۲	VI. مسائل اجتماعی
۱۸۲	A. استاندارد زندگی
۱۸۳	B. آموزش
۱۸۳	C. بهداشت و درمان
۱۸۳	VII. نتیجه گیری
۱۸۴	پیوست ها
۱۸۴	I. واردات (کشورهای اصلی مبدأ)
۱۸۵	II. صادرات (کشورهای اصلی مقصد)
۱۸۶	III. کل بازرگانی (کشورهای اصلی در حال تجارت با ایران)
۱۸۷	IV. کالاهای اصلی وارداتی
۱۸۹	V. کالاهای اصلی صادراتی
	VI. فهرست آن دسته از کالاهایی که برای واردات آنها ارز خارجی تنها با اجازه
۱۹۲	مخصوص کمیسیون کنترل واردات می تواند خریداری شود.
۱۹۳	VII. مسافت راه های اصلی ایران بر اساس مایل انگلیسی
۱۹۵	VIII. نرخ حمل و نقل وسایل موتوری
۱۹۶	IX. خدمات هوایی
۱۹۷	وضعیت اقتصادی ایران (جولای ۱۹۳۵م. / تیر ۱۳۱۴ش.) (س. سیموندز)

۱۹۷	خلاصه بازرگانی
۲۰۳	توصیه‌هایی برای مسافران بازرگانی
۲۰۹	I. مقدمه
۲۰۹	وضعیت کلی اقتصادی
۲۱۵	II. مالیه
۲۱۵	a. برآورد بوجه اخیر
۲۱۶	b. منابع اصلی درآمدهای عادی
۲۱۶	d. رؤوس اصلی هزینه‌های عادی
۲۱۷	d. درآمد و هزینه‌های فوق‌العاده
۲۲۰	وضعیت مالی
۲۲۱	ارز
۲۲۲	پول رایج
۲۲۴	بانکداری
۲۲۵	بیمه
۲۲۶	III. بازرگانی
۲۲۶	قانون انحصار تجارت خارجی
۲۲۸	بازرگانی خارجی
۲۳۰	واردات
۲۳۳	واردات از انگلستان
۲۳۵	واردات از هند انگلیس
۲۳۶	واردات از اتحاد شوروی
۲۳۶	واردات از ژاپن
۲۳۷	واردات از آلمان
۲۳۸	واردات از آمریکا
۲۳۹	پارچه‌های پنبه‌ای
۲۴۰	صادرات
۲۴۱	وضعیت کلی بازرگانی
۲۴۳	انحصارات و شبه انحصارات
۲۴۶	سهم واردات برای سال ۱۹۳۵-۳۶
۲۴۷	IV. صنعت

۲۴۷	شرکت نفت با مسئولیت محدود ایران - انگلیس
۲۴۹	قالی
۲۵۰	توسعه صنعتی
۲۵۳	۷. منابع طبیعی
۲۵۳	کشاورزی
۲۵۴	چای
۲۵۵	الوار
۲۵۵	توتون
۲۵۵	تریاک
۲۵۶	شیلات
۲۵۶	زغال سنگ
۲۵۶	خاک سرخ
۲۵۶	متفرقه
۲۵۷	۶. حمل نقل و ارتباطات
۲۵۷	راه‌ها
۲۵۸	حمل و نقل جاده‌ایی
۲۵۹	راه‌آهن دولتی شمال - جنوب
۲۶۰	مسافرت هوایی
۲۶۱	۷. مسائل اجتماعی
۲۶۱	هزینه زندگی
۲۶۱	استاندارد زندگی
۲۶۱	اشتغال
۲۶۱	آموزش
۲۶۲	بهداشت و درمان
۲۶۲	پیشرفت‌های شهرداری
۲۶۲	۸. قانونگذاری و معاهدات
۲۶۷	پیوست‌ها
۲۶۷	I. بازرگانی خارجی ایران در طی سال‌های ۱۳۱۳-۱۳۱۰ (ژوئن ۱۹۳۱ تا ژوئن ۱۹۳۴)
۲۶۸	II. واردات ۱۹۲۸-۲۹، ۱۹۳۲-۳۳، ۱۹۳۳-۳۴

- ۲۶۹ III. صادرات ۲۹-۱۹۲۸، ۳۳-۱۹۳۲، ۳۴-۱۹۳۳
- ۲۷۰ IV. کل بازرگانی، ۲۹-۱۹۲۸، ۳۳-۱۹۳۲، ۳۴-۱۹۳۳
- ۲۷۱ V. کالاهای اصلی وارداتی
- ۲۷۳ VI. کالاهای اصلی صادراتی
- ۲۷۵ VII. کالاهای اصلی وارداتی از انگلستان و هند انگلیس و کالاهای اصلی صادراتی ایران به این کشورها
- ۲۷۸ VIII. نرخ حمل و نقل با وسایل نقلیه موتوری
- ۲۸۹ IX. تولیدات کشاورزی در سال ۱۳۱۱ (۳۳-۱۹۳۲م)
- ۲۸۰ X. میانگین نرخ ارز
- ۲۸۱ XI. مروری بر سال‌های ۱۳۰۹ تا ۱۳۱۳ خ. (۳۱-۱۹۳۰ تا ۳۵-۱۹۳۴)

پیشگفتار مترجم

مطالعه تاریخ معاصر ایران بدون شناخت وضعیت اقتصادی و مالی و بررسی علل و عوامل تغییر آن بسیار ناقص خواهد بود. اما تاکنون نه پژوهش درخور توجهی در این خصوص صورت گرفته و نه منابع تاریخ اقتصادی ایران آنگونه که باید، به درستی مورد شناسایی قرار گرفته است. به همین دلیل بیشتر مباحث پیرامون مسائل سیاسی - اجتماعی ایران در رشته‌های مختلف علوم انسانی به خصوص تاریخ و علوم سیاسی، تکراری است و ساحتی تک بعدی دارند. گذشته از این، اساساً وجود گرایش تاریخ اقتصادی در حوزه مطالعات علوم انسانی در ایران غایب است، از این رو توجه به منابع تاریخ اقتصادی و شناسایی آنها نه تنها در تغییر نگرش در مطالعات علوم انسانی معاصر مؤثر خواهد بود، بلکه در ایجاد زمینه‌ای برای توجه نشان دادن به مطالعات تاریخ اقتصادی اهمیت خواهد داشت.

منابعی که تاکنون در زمینه تاریخ اقتصادی ایران نوشته یا ترجمه شده‌اند انگشت شمارند و حتی در قیاس با سایر کشورهای خاورمیانه، مانند ترکیه، عراق و مصر، تحقیقات کمتری در زمینه تاریخ اقتصادی ایران به زبان‌های خارجی منتشر شده است. در میان منابع باارزشی که در این خصوص تاکنون منتشر شده می‌توان به «تاریخ اقتصادی ایران دوره قاجار»، اثر چارلز عیسوی اشاره کرد که توسط آقای یعقوب آرژند به فارسی ترجمه شده است. آثار ویلم فلور در مورد «وضعیت مالی ایران از صفوی تا پایان قاجار» و «کشاورزی ایران دوره قاجار» هنوز به فارسی ترجمه نشده که البته کتاب اخیر هم اکنون توسط مترجم این اثر در دست ترجمه قرار گرفته و به زودی منشتر خواهد شد. کتاب «سیاست تجاری ایران دوره صفویه» نوشته

رودی متی و کتاب «تاریخ پولی ایران از صفویه تا پایان قاجار» از همین مؤلف با همکاری ویلم فلور، درباره مسائل پولی و مالی اقتصاد ایران از جمله آثار ارزشمندی هستند که تاکنون ترجمه نشده است. از احمد سیف نیز چندین مقاله به زبان انگلیسی درباره اقتصاد ایران دوره قاجار منتشر شده و دو کتاب درباره همین زمینه از وی، به فارسی برگردانده شده است. علاوه بر این در دوره رضاشاه پایان نامه‌های با ارزشی درباره اقتصاد و مالیه ایران توسط ایرانی‌ها به زبانهای انگلیسی، فرانسوی و آلمانی نوشته شده که تاکنون به فارسی ترجمه نشده‌اند. از این نمونه می‌توان به نوشته‌های افرادی چون مصطفی فاتح، کریم سنجابی، شمس‌الدین جزایری، مشرف‌الدوله نفیسی، علیقلی‌خان اردلان، فضل‌الله مشار، خشمت‌السلطنه، ا. ملک‌پور، م. قدیمی، م. سمسار و ... نام برد. این منابع را اکنون می‌توان در ردیف منابع تاریخ اقتصادی ایران نام برد.

گزارش‌های کنسولی و گزارش هیأت‌های بازرگانی انگلیس منابع بسیار باارزشی درباره اوضاع اقتصادی ایران هستند که تاکنون کمتر مورد توجه قرار گرفته‌اند. از جمله کتاب‌هایی که تاکنون از این مجموع ترجمه شده، گزارشی است که با عنوان «اوضاع اقتصادی ایران در آغاز قرن بیستم» توسط معصومه جمشیدی و دیگران ترجمه و توسط مؤسسه مطالعات تایخ معاصر منتشر شده است. گزارش مفصل کنسول ابوت با عنوان «شهرها و تجارت: ...» برای اقتصاد و تجارت ایران دوره قاجار منبع بسیار باارزشی است که با مقدمه عباس امانت به زبان انگلیسی ترجمه شده ولی تاکنون به فارسی برگردانده نشده است.

کتاب حاضر ترجمه گزارش مستقلی از آرتور میلسپو، رئیس کل مالیه ایران در سال ۱۳۰۵ و سه گزارش دیگر از بخش بازرگانی سفارت انگلستان در ایران است که در سال‌های ۱۳۰۴ تا ۱۳۰۶، سال ۱۳۰۸ و سال ۱۳۱۴ توسط اداره بازرگانی ماورای بحار در لندن منتشر شده است. علی‌رغم کوشش‌های بسیار، سایر گزارش‌های منتشر شده توسط اداره بازرگانی ماورای بحار برای این دوره مهم یافت نشد.

در این گزارش‌ها جزئیاتی درباره وضعیت راه‌ها، قیمت کالاهای وارداتی، وضعیت مالیه، تراز بازرگانی ایران و برنامه‌ریزی‌های اقتصادی و مشکلات آن وجود دارد. دقت در این مجموعه‌ها و مطالعه تاریخ اقتصادی برای پژوهشگران تاریخ و علوم اجتماعی این مزیت را دارد که شناخت بهتری از تحولات ایران معاصر فراهم

می‌کند و اهمیت آن برای پژوهشگران و برنامه‌ریزان اقتصادی حداقل این است که باعث می‌شود تا از تکرار اقدامات اقتصادی که قبلاً بارها آزموده شده و نادرستی آنها به اثبات رسیده، جلوگیری شود.

شهرام غلامی

هیأت علمی دانشگاه فرهنگیان

وضعیت مالی و اقتصادی ایران ۱۹۲۶م/ ۱۳۰۵ش^۱

مقدمه

این کتابچه، بازبینی تکمیلی کتابچه مشابهی است که در ژوئن ۱۹۲۵م./ خرداد ۱۳۰۴ش. منتشر شد و برای اطلاعات ضروری مرتبط با شرایط اقتصاد ایران بانکداران، سرمایه‌گذاران، مجلات اقتصادی و مالی، روزنامه‌ها و غیره تهیه و منتشر می‌شود.

برای تکمیل این کتابچه من کمک‌های ارزشمندی از همکارانم در هیأت مالی آمریکایی و دستیاران ایرانی‌شان دریافت کرده‌ام.

برای جزئیات بیشتر اطلاعات آماری بایستی به «گزارش‌های فصلی اداره کل مالی ایران»، که در بعضی سال‌ها به انگلیسی و فارسی در تهران منتشر شده و فهرست کلی بازرگانی که سالانه در تهران به زبان فرانسه منتشر می‌شود و گزارشی از اداره گمرکات وزارت مالیه است و «مجموعه اطلاعات کلی درباره عملکرد پست»^۲ که سالانه به زبان فرانسه توسط اداره پست و تلگراف منتشر می‌شود، مراجعه کرد. اطلاعات اضافی را می‌توان از گزارش‌های کنونی آمریکایی‌ها و انگلیسی‌ها، از

1. Millsbaugh, Arthor. C. *The Finoneial and Economic Situation of Paersia*, 1926, New Yourk, 1926.

2. Recueil des renseignements generaux sur le fonctionnement des postes.

گزارش‌های سالانه نشست‌های عمومی شرکت نفت ایران - انگلیس، بانک شاهنشاهی ایران و از سایر منابع مختلف منتشر شده و یا منتشر نشده، به دست آورد.

آ. س. میلسپو
۲۱ مارس ۱۹۲۶م

ایران

۱. مرزها، مساحت و جمعیت

ایران که حدود ۱،۶۴۸،۰۰۰ کیلومتر مربع یا بیش از یک پنجم ایالات متحده آمریکا مساحت دارد، بین ۲۵ و ۴۰ درجه عرض شمالی و ۴۴ و ۶۳/۳۰ درجه طول شرقی قرار گرفته و فلاتی را تشکیل می‌دهد که بین‌النهرین و خلیج فارس را از بخش شمالی هند جدا می‌کند. این فلات از شمال به قفقاز، دریای خزر و ترکمنستان، در غرب به عراق و ترکیه و در جنوب و جنوب غربی با دریای عرب (عمان) و خلیج فارس و در شرق به افغانستان و بلوچستان انگلیس (بلوچستان پاکستان) محدود می‌شود. فلات ایران ارتفاع متغیری از ۶۰۰ تا ۱۸۰۰ متر بالای سطح دریا، با رشته کوه‌های بی‌شمار دارد.

جمعیت ایران حدود ۱۲ میلیون یا میانگین ۱۹ نفر در مایل مربع (۱/۶ کیلومتر مربع) برآورد می‌شود. سرشماری‌های محدود و متفاوتی در گذشته صورت گرفته است؛ و دولت اکنون یک سرشماری کامل برای تمام کشور در دست اقدام دارد. پایتخت و شهر اصلی ایران تهران، با حدود ۲۵۰،۰۰۰ نفر سکنه است. دیگر شهرهای بزرگ عبارتند از تبریز، اصفهان، مشهد، کرمانشاه، رشت و کرمان. در حالی که مراکز اصلی تجارت و جمعیت عبارتند از همدان، قزوین، شیراز، یزد، بوشهر، محمره (خرمشهر)، کاشان و اراک (سلطان‌آباد).

بیشتر جمعیت ایران از نژاد آریایی هستند اما ترکیبی از سایر عناصر نژادی به ویژه در ایالت‌های مرزی اتفاق افتاده است.

زبان فارسی تقریباً در تمام کشورها صحبت می‌شود. خالص‌ترین [گویش

فارسی] در ایالت فارس و در تهران شنیده می‌شود. در سرتاسر کشور با زبان‌های^۱ مختلف پهلوی، کردی، ترکی، لری، بلوچی و غیره صحبت می‌شود که تقریباً از یک روستای تا روستا دیگر متفاوت است. برخی از مقامات و طبقات فرهیخته به زبان فرانسوی صحبت می‌کنند و شمار زیادی هم به زبان انگلیسی حرف می‌زنند.

مذهب رسمی ایران شیعه، شاخه‌ایی از اسلام است. پیروان سایر مذاهب مانند پارسیان، یهودیان و مسیحیان، - گروه اخیر شامل کلدانی، ارمنی و تعداد کوچکتر از اروپاییان است - از آزادی مذهبی برخوردارند. دیدگاه‌های ایرانیان فرهیخته آزادمنشانه است. حتی در میان نادانترین طبقات، تعصب‌گرایی مذهبی بسیار اندکی به چشم می‌خورد و ضعف‌های مذهبی در قانون اساسی و حقوق که هر کدام دارای اهمیت اقتصادی و مالی است وجود ندارد.

۲. مختصات طبیعی

به استثنای ایالات ناحیه خزر و سواحل خلیج فارس، ایران در فلاتی قرار گرفته که از هر سو با رشته کوه‌های که بلندترین‌شان در شمال و غرب هستند محصور شده است. ارتفاع فلات ایران در نواحی تهران و مشهد بیش از ۹۰۰ متر^۲ در یزد، تبریز و شیراز ۱۲۰۰ متر در اصفهان و کرمان ۱۵۰۰ متر است. چاله بزرگی در شرق وجود دارد که حوزه سیستان و بیابان‌های نمک یزد و کرمان را تشکیل می‌دهد، با این حال ارتفاع هیچ حوزه‌ایی کمتر از ۶۰۰ متری بالای سطح دریا، پایین نمی‌آید. رودهایی از فلات ایران به سمت این چاله مرکزی جریان دارند. رودخانه‌های مرزی ارس، گرگان و سفیدرود به دریای خزر می‌ریزد، در حالیکه کارون، تنها رود قابل کشتیرانی ایران از کوه‌های بختیاری سرچشمه می‌گیرد و در دلتای شط‌العرب (اروند رود) با رودهای دجله و فرات یکی شده و به خلیج فارس می‌رسد.

ایالات [ساحل] دریای خزر بارندگی بالایی دارند و باریکه ارضی هم سطح دریا برای چندین ماه سال غرق آب می‌شود. در داخل فلات بارندگی اندک و میانگین آن حدود پنج اینچ است؛ آب کمیاب و در بیشتر قسمت‌ها از طریق چاه و قنات به دست

۱. در متن اصطلاح Dialects به معنی لهجه به کار رفته است.

۲. در متن ۳۰۰ پا (۹۰ متر) نوشته شده است.

می‌آید. آب و هوا به‌طور کل سالم است. روش‌های بهداشتی و نوین در کار نیست اما بهبود یکنواختی در این خصوص وجود دارد. یک فرد اروپایی و یا آمریکایی با چند احتیاط ساده می‌تواند با شرایط فیزیکی عالی در ایران زندگی کنند فصل‌ها منظم و بسیار شبیه ناحیه کوهستانی راکی در ایالات متحده آمریکاست.

۳. دولت

شکل دولت در ایران پادشاهی مشروطه همراه با کابینه هیأت وزیران است. نظام مشروطیت طبق یک فرمان سلطنتی [توسط مظفرالدین‌شاه] به تاریخ ۵ آگوست ۱۹۰۶م/ ۱۴ مرداد ۱۲۸۵ش. تفویض شده است.

۴. قوه مجریه

شاه فعلی ایران اعلیحضرت رضاشاه پهلوی است. در ۱۳ اکتبر ۱۹۲۵م/ ۲۳ آبان ۱۳۰۴ش. مجلس شورای ملی با اکثریت مطلق آرا به خلع شاه پیشین، احمدشاه قاجار از سلطنت رأی داد و با تشکیل مجلس مؤسسان بندهایی از قانون اساسی در ارتباط با دودمان [سلطنتی] اصلاح شد و رضاخان پهلوی، نخست‌وزیر را تا زمانی که مجلس مؤسسان کار خود را به اتمام می‌رساند، به ریاست دولت موقت منصوب کرد. مجلس مؤسسان در ۶ دسامبر ۱۹۲۵ آغاز شد و در موقع خود با واگذاری سلطنت به رضاخان پهلوی و اخلاف ذکور وی رأی داد. بعداً وی در ۱۵ دسامبر ۱۹۲۵ در مقابل مجلس شورای ملی، طبق قانون اساسی سوگند معین پادشاهی یاد کرد و در ۱۶ دسامبر ۱۹۲۵م/ ۲۶ آذر ۱۳۰۴ش. بر تخت مرمر جلوس کرد. تاجگذاری شاه جدید در ۲۵ آوریل ۱۹۲۶م/ ۴ اردیبهشت ۱۳۰۵ش. اتفاق افتاد. این تغییر بدون آشوب و مخالفت عمومی تکمیل شد. طبق قانون اساسی، شاه فرمانده کل ارتش است؛ و بنابراین شاه به عنوان رئیس فعال نیروهای دفاعی که خود وی در مقام وزارت جنگ تشکیل داده و با موفقیت‌های چشمگیری در پنج سال گذشته رهبری کرده است، باقی می‌ماند.

طبق قانون اساسی، قدرت شاه به‌طور کل معمولاً مطابق با آنچه که یک پادشاه تحت نظارت هیأت وزیران دولت است، محدود می‌شود. نخست‌وزیر که از لحاظ قانونی رئیس قوه مجریه است، توسط شاه منصوب می‌شود و در برابر مجلس

شورای ملی پاسخگو است. نخست وزیر، وزرای خود را تعیین کرده و آنها را به شاه و مجلس معرفی می کند. نخست وزیر و وزرایش هیأت وزیران را تشکیل می دهند که دارای قدرت اجرای کلی، صدور دستورات برای اجرای قوانین، تعطیلی مجلس و دارای قدرت قانونگذاری موقت است. وقتی که نخست وزیر [اعتماد خود را در بین] اکثریت [نمایندگان] مجلس از دست بدهد، به همراه وزرایش استعفا می دهند و یک کابینه جدید تشکیل می شود. کابینه کنونی توسط جناب آقای محمدعلی خان فروغی در ۲۰ دسامبر ۱۹۲۵ تشکیل شد و این کابینه متشکل از وزیران زیر است:

نخست وزیر، جناب آقای محمدعلی خان فروغی (ذکاء الملک)

وزیر جنگ، جناب عبدالله خان امیرطهماسب

وزیر داخله، جناب میرزا حسین خان دادگر (عدل الملک)

سرپرست وزارت امور خارجه، جناب داوود خان مفتاح (مفتاح السلطنه)

وزیر مالیه جناب مرتضی خان بیات (سهام السلطان)

وزیر عدلیه، جناب میرزا سیدمهدی خان فاطمی (عماد السلطنه)

وزیر پست و تلگراف، جناب جعفرقلی خان اسعد (سردار اسعد)

سرپرست وزارت معارف عمومی، جناب میرزا یوسف خان مُشار (مشار اعظم)

وزیر فواید عامه، جناب میرزا علی اکبرخان داور

۵. مجلس شورای ملی

مجلس شورای ملی یا «مجلس»، بخش قانونگذاری حکومت است و از زمان اعطای مشروطیت در ۵ آگوست ۱۹۰۶م/ ۱۴ مرداد ۱۲۸۵ش، قوانین منطقی بسیاری تصویب شده و قدرت و وجاهت قوه مجریه پیوسته افزایش یافته است. شورای ملی مرکب از ۱۳۶ نماینده از ۲۶ بخش ایالتی ایران است. نمایندگان با رأی عمومی برای یک دوره دو ساله انتخاب می شوند و شمار نمایندگان در هر یک از بخش های ایالات مطابق باکم و زیادی برآورد جمعیت ایالتی که این نمایندگان از آن جا انتخاب می شوند، است. اقلیت های نژادی و مذهبی در مجلس نماینده دارند و انتخابات منظم است. مجلس پنجم در ۲۱ بهمن ۱۳۰۲ تشکیل شد و در ۲۱ بهمن ۱۳۰۴ پایان یافت. رویه مجلس سنجیده و بزرگ منشانه است.

قانون اساسی قدرت منحصر به فردی در مورد وضع، کاهش یا لغو مالیات ها،

تخصیص بودجه، موافقت با وام‌ها و واگذاری امتیازات، به مجلس داده است. مقرر دولت ایران، تهران پایتخت ایران است. دولت مرکزی ایران با ارتشی منظم و کارآمد که توسط ایرانی‌ها سازماندهی و فرماندهی می‌شود، پشتیبانی می‌گردد. با خلع سلاح ایلات، که مخصوصاً در طی دو سال گذشته با اقتدار کامل صورت گرفته است، به‌طور ویژه‌ای تمام بخش‌های کشور تابع اقتدار حکومت مرکزی شده است. به‌طور کل نظم و امنیت در سرتاسر کشور وجود دارد. راه‌ها تا جایی که می‌توان در هر کشوری انتظار داشت، آرام است. در اینجا جرایم اندکی وجود دارد. احساس ملی‌گرایی شدیدی در کشور وجود دارد و گرایش قوی برای ساختن قدرت ایران و ایجاد قطعی رفاه و توسعه اقتصادی هست. با این حال، دشمنی نسبت به خارجی‌ها وجود ندارد و [ایرانی‌ها] دریافته‌اند که توسعه کشور تنها از طریق سرمایه‌گذاری سرمایه خارجی می‌تواند تکمیل شود.

۶. تقسیمات سیاسی

ایران به ۲۶ ایالت تقسیم شده که توسط استانداران اداره می‌شوند و این حاکمان در بیشتر موارد افسران نظامی عالی‌رتبه هستند. فرمانداران به‌طور مستقیم در برابر استانداران مسئول‌اند و تحت حوزه صلاحیت وزیر داخله قرار دارند. شهرها و شهرک‌ها به‌طور کل توسط انجمن‌های شهری اداره می‌شوند. هر روستا کدخدای خود را دارد. ترتیبات قانونی برای انتخاب شوراهای شهر و روستا (انجمن‌های ایالتی و ولایتی)، وضع شده است. این انتخابات با رأی عمومی صورت می‌گیرد و شوراهای به‌گونه‌ای انتخاب می‌شوند که در نظر است تا در ارتباط مستقیم با مجلس شورای اسلامی باشد.

۷. [نیروی] دفاع و پلیس

نیروهای نظامی و پلیس ایران را می‌توان در سه گروه دسته‌بندی کرد: نخست یک ارتش کوچک اما منظم و کارآمد حدود ۴۰،۰۰۰ نفر، که کاملاً هم شکل شده و به خوبی تأمین و سازماندهی شده‌اند. افسران این ارتش در بسیاری از موارد در کشورهای خارجی یا تحت نظارت افسران انگلیسی، سوئدی و روسی آموزش دیده‌اند. ارتش با کامیون‌های موتوری، تعداد محدودی ماشین‌های زرهی، تانک و

هواپیما و با یک ایستگاه بی سیم پر قدرت، همراه با ایستگاه‌های فرعی در مراکز استان‌ها تجهیز شده است. این ارتش برای اهداف تهاجمی سازماندهی نشده است. نخستین ضرورت‌ها برای اداره مالی معقول و توسعه اقتصادی، نظم و امنیت است و این دو در ایران به وسیله یک نیروی [نظامی] مناسب برقرار شده است. به دنبال عملیات‌های موفقیت‌آمیز ارتش در ایالات مرزی، سیاست خلع سلاح به اجرا در آمده که هر چند امکان بی‌نظمی را در آینده به‌طور کامل از بین نمی‌برد اما تا حد زیادی آن را کاهش خواهد داد.

یک نیروی پلیس متحدالشکل در تمام شهرهای مهم و بزرگتر وجود دارد و میزان این نیرو به‌طور طبیعی بر طبق اندازه جمعیت شهر متفاوت است. نیروی پلیس تهران که توسط افسران سوئدی سازماندهی و برای سال‌های متمادی توسط آنها فرماندهی شده و آموزش دیده‌اند، کارآمدی بالایی دارند و به‌طور مطلوبی با نیروی پلیس سایر کشورها قابل مقایسه است. علاوه بر این دو دسته، محافظان راه یا امنیه وجود دارد که نیروی نسبتاً کوچکی از افراد متحدالشکل است و برای گشت‌زنی در شاهراه‌های عمومی مورد استفاده قرار می‌گیرند. از نیروی دریایی ایران صرفاً به عنوان یک نیروی نظامی کمکی استفاده می‌شود که شامل دو کشتی کوچک در خلیج فارس است.

۸ روابط خارجی

دولت ایران از طریق وزارت امور خارجه، روابط خود را با دولت‌های خارجی حفظ می‌کند. وزارت خارجه یک هیأت دیپلماتیک و یک بخش کنسولی دارد و نمایندگان در بسیاری از کشورهای جهان دیده می‌شوند. کشورهای روسیه و ترکیه در تهران دارای سفیر کبیر هستند و کشورهای ایالات متحده آمریکا، بریتانیای کبیر، فرانسه، آلمان، ایتالیا، بلژیک، لهستان، مصر و افغانستان هیأت سفارت دارند. یک هیأت ژاپنی برای مدتی در سال ۱۹۲۴م/ ۱۳۰۳ش. در این کشور به سر برد و یک فرستاده ویژه از هلند در سال ۱۹۲۵م/ ۱۳۰۴ش. از ایران دیدن کرد.

۹ عدلیه

سیستم قضایی ایران از نظام قضایی فرانسه الگو برداری شده است. در ایران، در

روستاها و شهرهای کوچک امنای صلح (قضات دادگاه بخش) و در شهرهای بزرگتر دادگاه‌های عالی قرار دارند. در تمام مکان‌های مهم، رؤسای دادگاه بخش قرار دارد و در شهرهای تهران، تبریز، شیراز، همدان، اصفهان و مشهد دادگاه‌های استیناف تجدید نظر مستقراند و یک دادگاه نهایی یا دیوان عالی در تهران وجود دارد. سازماندهی و عملکرد دادگاه‌ها توسط وزارت عدلیه نظارت می‌شود. وزارت عدلیه برای سال‌های متمادی یک قاضی بلند مرتبه فرانسوی را که به عنوان مشاور حقوقی وزارت عمل می‌کند و مشغول تدوین قوانین است، در این سمت نگهداشته است. بخش بزرگی از قوانین بازرگانی به اجرا درآمده و اقداماتی برای تدوین قوانین مدنی صورت گرفته است. در ارتباط با وزارت عدلیه، یک مدرسه حقوقی همراه با چندین استاد فرانسوی در گروه آموزگاران این مدرسه وجود دارد.

آمریکایی‌ها و اروپایی‌ها با بعضی استثنائات درخصوص آیین دادرسی قضایی، از امتیازات کاپیتولاسیون برخوردار هستند.

۱۰. آموزش

نظام آموزشی ایران سال به سال بهتر شده و فرصت‌های بیشتری، هم برای پسران و هم برای دختران در این خصوص فراهم شده است. دولت فقط در تهران از طریق وزارت معارف عمومی ۳۰ مدرسه ابتدایی برای پسران و ۸ مدرسه ابتدایی برای دختران تأسیس کرده است؛ در اینجا همچنین ۸ دبیرستان برای پسران و یک دبیرستان برای دختران وجود دارد. علاوه بر اینها، ۹ دانش‌سرای عالی شامل دبیرستان، مدارس معمولی، مدارس صنعتی، هنر، پزشکی، مدارس علوم سیاسی و حقوق، مدرسه کشاورزی و مدرسه نظامی وجود دارد. مدرسه کشاورزی تحت مدیریت آمریکایی‌هاست؛ مدارس حقوق، پزشکی و علوم سیاسی دارای آموزگاران فرانسوی و دیگر خارجی‌ها است. بسیاری از این مدارس رایگان هستند. گذشته از این، کالج آمریکایی در تهران ۷۰۰ نفر دانش‌آموز ایرانی ثبت نام کرده است.

مجلس پنجم برای همگانی کردن آموزش ابتدایی، طبق قانون، یک هفتم درآمدهای مالیات ارضی کشور، یعنی به میزانی که برای تأسیس مدارس ابتدایی در جهت توجه به آموزش اجباری در سرتاسر کشور در آینده نزدیک کافی باشد، اختصاص داد. به منظور تأمین آموزگاران آموزش دیده، مدارس حرفه‌ای بایسته‌ایی

تأسیس شده است.

شرکت نفت ایران - انگلیس نیز کمک‌های قابل توجهی برای آموزش در جنوب کشور ارائه می‌دهد.

۱۱. کشاورزی

اساس صنعت کشور کشاورزی است. غلات اصلی غذایی یعنی گندم جو به فراوانی در تمام کشور کشت می‌شود. جایی که آبیاری در دسترس است محصول غلات ۳۰ تا ۴۰ برابر مقدار بذری تولیدی است، در حالی که در اراضی مرتفع نیمه شمالی کشور غلات و دیگر محصولات به‌طور گسترده‌ای با روش کشاورزی دیمی کشت می‌شود که در این روش بین ۸ تا ۱۲ برابر مقدار بذری کاشته شده محصول می‌دهد. در طول سواحل دریای خزر برنج در مقادیر فراوان کاشته می‌شود؛ آب و هوا و خاک منطقه برای این منظور مطلوب است.

میوه با کیفیت عالی شامل خربزه، زردآلو، انگور، انجیر، سیب، گلابی و همچنین پرتقال، لیمو و خرما تولید می‌شود و خشکبار (میوه‌های خشک)، یک قلم مهم از صادرات را تشکیل می‌دهد. پنبه با موفقیت تولید می‌شود و عامل ارزشمندی در صنایع داخلی و تجارت خارجی است. بذری پنبه مصری و آمریکایی به‌طور آزمایشی همراه با نتایج خوب، معرفی شده و به‌طور فزاینده مورد استفاده قرار می‌گیرد.

تنباکو با کیفیت عالی کشت می‌شود و با گزینش و توجه مناسب به نیازمندیهای بازارهای خارجی، می‌تواند به‌طور قابل ملاحظه‌ای بهبود و توسعه پیدا کند. بسیاری از خارجی‌ان در ایران سیگارهای ایرانی را به برندهای خارجی ترجیح می‌دهند.

پرورش کرم ابریشم در گذشته بسیار وسیع‌تر از حال حاضر بود؛ بخش بیشتری از ابریشم تولیدی برای بافتن شال و پارچه دست‌بافت استفاده می‌شود. به دلیل پرورش توت در اکثر ایالات، در اینجا هم تولید ابریشم خام و هم صنعت بافندگی بهبود و توسعه بیش از حدی دارد. اخیراً سیستم کنترل تخم نوغان وارداتی برقرار و تحت مسئولیت یک کارشناس بلژیکی قرار گرفته است.

کاشت چای چند سال پیش در ایالت گیلان آغاز شد و [با] تشویق [دولت]، نتایج بسیار زیادی داشته است. چای تولید شده کیفیتی بسیار جالبی دارد. سبزیجات معمولی [نیز] در مقدار فراوان کشت می‌شود و کیفیت مطلوبی دارد.

سایر محصولات گیاهی تولید ایران، شامل گیاهان رنگی، وسمه، حنا، زعفران، شیرین بیان، کنف، کتان، کتیرا، درمنه و نیشکر است. کشت و تجارت تریاک یکی از صنایع اصلی ایران را تشکیل می‌دهد. تریاک در هیجده ایالت ایران کشت می‌شود و با در نظر گرفتن قیمت‌گذاری پایین و قاچاق حدود ۲۰ تا ۲۵ درصد صادرات ایران را تشکیل می‌دهد. ایرانی‌ها کاملاً به تأثیرات ویرانگر تریاک آگاه‌اند و برای محدود کردن کشت تدریجی آن، معرفی محصولات جایگزین قابل صدور را پیشنهاد می‌کنند. باور بر این است که برای تکمیل کردن این دستاورد در یک دوره زمانی معقول، هزینه‌های بسیار زیادی برای بهبود حمل و نقل، کارهای آبرسانی و دیگر اهداف ضروری نیازمند خواهد بود. سیاست ایران در خصوص تریاک در آخرین کنفرانس ژنو روشن شد و انتظار می‌رود که ایران، در صورتی که در یک اندازه قابل قبولی حمایت شود، قادر خواهد بود برنامه محدود کردن [تریاک] را در یک حد معین به اجرا در آورد.

۱۲. دامداری

در چراگاه‌های وسیع [ایران] اسب، قاطر، گوسفند، بز و شتر پرورش می‌یابد در حالیکه پرورش الاغ در جنوب ایران مشهور است. به خاطر نبود امکانات حمل و نقل مدرن مانند راه‌آهن، قسمت بیشتر کالاهای ایرانی، عمدتاً به وسیله کاروان‌ها جابجا می‌شود و تعداد بسیاری زیادی از شتر، اسب، قاطر و الاغ برای این منظور به کار گرفته می‌شود. وزارت فواید عامه یک آزمایشگاه مدرن تأسیس کرده که در آن برای مایع کوبی گاوها در برابر سیاه زخم و طاعون گاوی سرم تهیه می‌شود.

۱۳. پیشرفت‌های کشاورزی

از گذشته به دلیل فقدان برنامه‌ریزی و نداشتن مدیریت ماهر، نبود اقدامات آبرسانی مناسب و عدم تسهیلات حمل و نقل، توسعه کشاورزی ایران به تأخیر افتاده است. در طی سال گذشته پیشرفت‌های مطمئنی برای برآوردن این نیازها انجام گرفته است. یک کارشناس کشاورزی آمریکایی استخدام شده، مدرسه کشاورزی بر یک اساس عملی قرار گرفته، یک مزرعه نمونه تشکیل شده، یک موسسه بیماریهای دامی تشکیل شده، بذرهای آزمایشی ارائه گردیده، با آفت حشرات به‌طور منظم

مبارزه شده و مالکان و زارعان به تعاون تشویق شده‌اند. دولت یک برنامه برق آبی و پروژه‌های آبیاری که حداقل یک هزینه نیم میلیون تومانی در سال دربر دارد، اتخاذ کرده است. همچنین برای تأسیس بانک کشاورزی به منظور فراهم کردن حمایت مالی از بازسازی کشاورزی پیشنهاد شده است. برای جلوگیری از قحطی که تحت شرایط عادی از کمبود محصول در سال ۱۹۲۵ ناشی شده، ادارهٔ ارزاق که توسط وزارت مالیه و تحت نظارت مستقیم کلنل دی. دبلیو. مک‌کورمک^۱ اداره می‌شود، در پاییز ۱۹۲۵ م/ ۱۳۰۴ ش. و بهار ۱۹۲۶ م/ ۱۳۰۵ ش. ناوگانی شامل ۱۹۸ کامیون و تعدادی تریلر خریداری کرد که حداقل بخشی از تسهیلات مورد نیاز حمل و نقل [کشور] را فراهم می‌کند. اختصاص قانونی درآمدهای انحصاری قند و چای برای ساخت راه‌آهن (نگاه کنید به قسمت ۲۱) نهایتاً وسایل ضروری حمل و نقل برای تولید و بازاریابی محصولات کشاورزی را تضمین خواهد کرد.

نمایشگاه سالانه [محصولات] کشاورزی در تهران، توجه به ابزارهای مدرن کشاورزی را تسریع خواهد کرد و هم اکنون گرایش رو به رشدی برای فروش تراکتور خیش‌های آهنی و دیگر ماشین‌آلات کشاورزی وجود دارد.

۱۴. جنگل‌ها

جنگل‌های ایالات دریای خزر که حدود ۸۰۰۰ مایل مربع (۱۲،۸۰۰ کیلومتر مربع) وسعت دارد، از مهمترین دارایی‌های [کشور] است. این جنگل‌ها علاوه بر عرضه چوب سوخت به روسیه، چوب‌های الوار بلوط، ماهون، شمشاد و غیره تولید می‌کنند. زغال مصرفی تهران، خمسه (زنجان) و دیگر ایالات مجاور در فلات ایران، از این جنگل‌ها آورده می‌شود. همچنین جنگل‌هایی در ایالت آذربایجان و کردستان وجود دارد. از جنگل‌های کردستان مازو تولید می‌کنند که عمدتاً صادر می‌شود. رزین در مناطق تپه ماهور تمام مناطق غرب ایران به دست می‌آید. بیشتر جنگل‌ها تحت مالکیت دولت قرار دارند و دولت اخیراً دستوری صادر کرده که کنترل شدیدتری را برای قطع و صادرات درخت برقرار می‌کند و حق خود را برای نظارت بر اعمال قطع درخت در جنگل‌های با مالکیت خصوصی اطلاع داده است. یک

آلمانی متخصص جنگل استخدام شده و برای بررسی و تعیین حدود جنگل‌های دولتی مشغول به کار شده و در نهایت این که روش‌های جدید درخت‌بری و جنگل‌کاری ممکن است به اجرا در آید.

۱۵. شیلات

در گذشته شیلات دریای خزر صنعتی بسیار ارزشمند بود و امکانات گذاران زندگی جمعیت بی‌شماری را [فراهم می‌آورد]. همچنین به دلیل دریافت حق‌الامتیازات [شیلات] منبع درآمدی برای دولت ایران بود. انتظار می‌رود که در آینده نزدیک این صنعت مهم که شامل فروش و صادرات ماهی تازه و نمک سود، فرآورده‌های ماهی و خاویار است، به دوره رونق پیشین خود بازگردد. در این خصوص، در حال حاضر هیچ امتیازی برای بهره‌برداری از شیلات وجود ندارد و تنها تعهد موجود دولت ایران، تأمین کردن روسیه از طریق عرضه معمولی ماهی خود است. بندر لنگه در خلیج فارس در روبروی مسقط، مرکز باارزش صید مروارید است. مرواریدهای به دست آمده در این مراکز صیادی جزء بهترین مرواریدهای جهان شناخته می‌شوند.

۱۶. معدن

رگه‌های معادن ایران گوناگون و بسیار باارزش‌اند، اما اکثر آن‌ها دست نخورده باقی مانده‌اند. دولت، مالک معادن زیر سطح زمین است. بنابراین امتیازات، قراردادهای و یا اجاره‌نامه‌هایی که دولت واگذار می‌کند، مشروط به موافقت مجلس است. وزارت فواید عامه برای پرداختن به مسائل مربوط به معادن، قانون موقت معادن را مراعات می‌کند. قانون محاسبات عمومی که به اجرا در آمده است، تصریح می‌کند که اجاره‌نامه و قراردادهای می‌بایستی با مزایده عمومی واگذار شود. وزارت مالیه مقررات مالی تمام امتیازات، قراردادهای و اجاره‌نامه‌ها را کنترل می‌کند و پیش از هر نوع واگذاری با رئیس کل مالیه مشورت می‌شود. در اینجا هیچ توافق کلی برای زیر پوشش قرار دادن بهره‌برداری از معادن وجود ندارد؛ اما امتیازات، قراردادهای و اجاره‌نامه‌های اندکی برای معادن خاصی در مناطق مشخص به اجرا در آمده است. زاج سفید در بسیاری از مناطق ایران یافت شده و تا حدی مورد بهره‌برداری قرار

گرفته است. [معادن] آرسنیک در شمال غرب ایران واقع شده است. اورپیمنت Orpiment و سولفید آرسنیک برای صادرات استخراج می شود. وجود پنبه نسوز در چندین منطقه گزارش شده است. بوره برای بازار داخلی استخراج می شود. [معادن] کروم گزارش شده اما به طور قطعی محل آن مشخص نشده است. زغال سنگ مربوط به دوره اولیه ژوراسیک به صورت تیره، سیاه و پودری شکل، در شمال و جنوب ایران یافت می شود. تهران با زغال سنگ کوه های البرز تأمین می شود اما به دلیل هزینه های حمل و نقل قیمت بالایی دارد. کوبالت و نیکل در چندین منطقه یافت شده است. گفته می شود مس در تمام ایالات ایران یافت می شود و غنی ترین آن در قسمت شمال غربی کشور قرار دارد. سنگ سُمباده با کیفیت عالی تولید و در داخل مصرف می شود. خاک نسوز و فلورورایت یافت شده. طلا در چندین محل گزارش شده است. گفته می شود آهن با مقادیر قابل بهره برداری در مناطق مختلف ایران وجود دارد. در مازندران، نزدیک به ساحل زغال سنگ یافت می شود. خاک چینی یافت شده است. گزارش شده که در بیش از صد منطقه ایران سرب پیدا شده است. رگه هایی از مَنگنز کشف شده است. سنگ مرمر فراوان است. نشانه هایی از جیوه در شمال غرب ایران یافت شده و پیدا شدن پلاتینیوم در شمال ایران گزارش شده است. نمک و سنگ گچ به فراوانی در تمام مناطق ایران وجود دارد. گفته می شود نیتрат پتاسیم پیدا شده است. نقره به عنوان یک محصول فرعی از معادن سرب استخراج شده است. لایه های گسترده ای از سولفور یافت شده است. [وجود] قلع گزارش شده و روی، همراه با معادن آهن، منگنز و سرب در مقادیر بازرگانی یافت شده است.

اکسید آهن (خاک سرخ) به وفور در جزیره هرمز در خلیج فارس وجود دارد و طبق یک امتیاز در سال ۱۹۲۲ به یک بازرگان ایرانی واگذار شده است، استخراج و صادر می شود.

دولت به عنوان اولین گام برای توسعه منابع معدنی کشور پیشنهاد استخدام زمین شناسان و معدن شناسان خارجی برای انجام بررسی مقدماتی ضروری را داده است.

۱۷. نفت

مهمترین امتیاز معدنی، امتیاز شرکت نفت ایران - انگلیس است که در سال ۱۹۰۱م/ ۱۲۸۰ش. برای یک دوره ۶۰ ساله و در تمام کشور، به جز پنج استان شمالی کشور واگذار شد. طبق این امتیاز، دولت ایران ۱۶ درصد سود خالص دریافت می‌کند. (برای امتیازات نگاه کنید به قسمت ۳۷). مهمترین میدان نفتی شرکت، میدان نفتون در ناحیه جنوب کشور است. چاه‌های نفت کم عمق‌اند و موجب جریان منظمی از نفت با کیفیت می‌شود. چاه نفت درخور توجه شرکت، به چاه شماره F7 معروف است که در سال ۱۹۱۱م/ ۱۲۹۰ش. حفر شده و همانگونه که شرکت بیان کرده، تا سال ۱۹۲۵م/ ۱۳۰۷ش. سر جمع شش و نیم میلیون تن نفت [از این چاه] تولید شده است.

تولید نفت شرکت [نفت ایران - انگلیس] در هفت سال گذشته به شرح زیر است:

۱۹۱۸-۱۹	۱۱۰۶۴۱۵ تن	۱۹۲۲-۲۳	۲۹۵۹۰۲۸ تن
۱۹۱۹-۲۰	۱۳۸۵۳۰۱ تن	۱۹۲۳-۲۴	۳۷۱۴۲۱۶ تن
۱۹۲۰-۲۱	۱۷۴۳۵۵۷ تن	۱۹۲۴-۲۷	۴۳۳۳۹۳۳ تن
۱۹۲۱-۲۲	۲۳۲۷۲۲۱ تن		

عملیات حفاری توسط شرکت در نواحی دیگر نیز اجرا شده است. رئیس شرکت نفت در سخنرانی خود را ۱۰ نوامبر ۱۹۲۵م/ آبان ۱۳۰۴ش. اظهار داشت:

«بر اثر اقدامات تحقیقی همه جانبه زمین‌شناسی که اکتشاف معتبر و جامعی در پی داشت، اکنون تقریباً شش منطقه به عنوان مناطق درخور آزمایش فوری برای حفاری مشخص شده و اقدامات ضروری در دست اجراست.

من در خصوص ناحیه جدیدی که وجود ذخایر قابل توجه نفت به طور قطع در آن ثابت شده است، به اتفاقات گذشته اشاره نکرده‌ام. این ناحیه جدید به نفتخانه معروف است و در مرز ایران و عراق قرار دارد. آن قسمتی که به سهم عراق مربوط می‌شود، در منطقه‌ایی که به عنوان اراضی انتقالی معروف است، واقع شده است.»

شرکت در سال ۲۵-۱۹۲۴ پالایشگاهی در آبادان در خلیج فارس با ظرفیت بیش

۲۸۰۰،۰۰۰ تن و پالایشگاه‌های دیگری در لانداریسی^۱ و گرینج‌موث^۲ در ویلز [جنوبی] به ترتیب با ظرفیت ۹۱۴/۲۵۰ تن و ۲۶۳/۰۰۰ تن راه اندازی کرده است. خط لوله‌ایی با ظرفیت سالانه ۵،۰۰۰،۰۰۰ تن از میدان نفتی تا آبادان کشیده شده است.^۳

در قسمت شمالی ایران و در منطقه خارج از امتیاز شرکت نفت ایران - انگلیس به ویژه در ایالات مازندران، گیلان و آذربایجان نشانه‌های فراوانی از وجود نفت گزارش شده است.

از سال ۱۹۲۱ مذاکراتی با شرکت‌های آمریکایی برای واگذاری یک امتیاز نفتی شامل پنج استان شمالی در جریان بوده و در سال ۱۹۲۳ مجلس یک قانون نفتی را تصویب کرد که شرایط کلی امتیاز را مشخص می‌کند. طبق این قانون دولت در نظر دارد امتیاز نفت را به هر شرکت نفتی معتبر و وظیفه‌شناس آمریکایی واگذار کند.

1. Llandarcy

2. Grangemouth.

۳. در کتاب «مأموریت آمریکایی‌ها در ایران» The American Task in Persia, published in America in 1925 اظهارات مشخصی در باره شرکت نفت ایران - انگلیس صورت گرفته که مطالب بیان شده توسط مدیر شرکت در تهران برای مؤلف، موجب اصلاحات زیر شده است: «در صفحه ۲۸۲ [این کتاب]، در اشاره به صادرات نامرئی مطلب زیر به چشم می‌خورد: «... گفته می‌شود که پرداخت‌های شرکت در ایران برای کارگران و سایر ضروریات بالغ بر حدود ۴۰۰/۰۰۰ پوند استرلینگ است».

سرچالز گرینوی در سخنرانی خود در نشست عمومی سالانه شرکت در ۱۰ نوامبر ۱۹۲۵، مطالب زیر بیان کرد: «وقتی فهمیده می‌شود که ما سالانه حدود ۲/۵۰۰/۰۰۰ پوند برای دستمزد و خریدهای محلی هزینه می‌کنیم، باید به خاطر خدمتی که ما در این خصوص در ایران ارائه می‌دهیم تا حدی قدردانی شود». در صفحه ۲۸۷ نیز مطالب زیر به چشم می‌خورد: «... شرکت نفت ایران - انگلیس اینگونه اداره می‌شود که دولت بریتانیا از سال ۱۹۱۴ دو سوم سهام آن را در اختیار گرفته است». [اما با توجه به ارقام زیر] دولت بریتانیا در مقایسه با دو سوم سهام خود، در هیچ دوره‌ای چنین سهم بزرگی را دریافت نکرده است. ارقام زیر [که میزان دریافتی دولت بریتانیا از سهام شرکت را نشان می‌دهد] از این قرار است:

سال دریافتی دولت بریتانیا از شرکت درآمد شرکت

۱۹۱۴ ۲/۱۰۰/۰۰۰ پوند از ۵/۰۰۰/۰۰۰ پوند

۱۹۱۵ ۵/۰۰۱/۰۰۰ پوند از ۱۹/۴۵۰/۰۰۰ پوند

دولت بریتانیا همچنین ۱۹۹/۰۰۰ پوند از پنج در صد اوراق قرضه ۴/۵۰۰/۰۰۰ پوند دریافت کرد.

۱۸. آب‌های معدنی (چشمه‌های آب گرم)

انواع مختلفی از آب‌های معدنی در مناطق مختلف ایران یافت می‌شود. مهمترین این آب‌های معدنی در نزدیکی ارومیه، نزدیک دماوند در ایالات تهران و در آوج در بین راه همدان - قزوین وجود دارد. مقداری از آب معدنی ایران به روسیه صادر می‌شود.

۱۹. حمل و نقل

این باور که کلید توسعه اقتصادی ایران بهبود تسهیلات حمل و نقل است، قابل پذیرش است. در حال حاضر تقریباً تمام بازرگانی کشور به داخل و بین نقاط داخلی در بزرگراه‌ها و راه‌های کاروانی به وسیله کامیونت، واگن‌های اسبی و چهارپایان، یعنی شتر، خر، قاطر و اسب حمل می‌شود. (برای مراکز بازرگانی داخلی، نگاه کنید به قسمت ۲۷؛ و برای بنادر ورودی به قسمت ۲۸ بنگرید). تنها رودخانه قابل کشتیرانی ایران کارون در جنوب غرب ایران است که به طول ۱۷۳ کیلومتر و با ژرفای ۱۲۰ سانتی‌متر قابل کشتیرانی است.

۲۰. بزرگراه‌ها

راه‌های ساخته شده مناسب برای وسایل نقلیه موتوری سنگین عبارتند از: از قصر شیرین تا قزوین از طریق کرمانشاه و همدان، ۶۰۸ کیلومتر؛ از انزلی تا قزوین از طریق رشت ۲۵۶ کیلومتر؛ از تبریز تا جلفا به موازات راه آهن ۱۲۸ کیلومتر؛ و از جلفا تا خوی در آذربایجان ۹۶ کیلومتر؛ راه قزوین به تهران به طول ۱۴۴ کیلومتر که بیشتر آن ساخته شده و مناسب برای حمل و نقل موتوری است و برای حمل و نقل موتوری مورد استفاده قرار می‌گیرد. راه‌هایی که ساخته نشده‌اند [اما] برای حمل و نقل موتوری مناسب‌اند، عبارتند از: راه‌های تهران به مشهد [به طول] ۹۳۴ کیلومتر و راه تهران به اصفهان [به طول] ۴۶۴ کیلومتر. راه‌های زیر برای وسایل موتوری قابل عبور است: اصفهان به شیراز ۴۶۴ کیلومتر؛ اصفهان به کرمان از طریق یزد، ۶۴۰ کیلومتر؛ قزوین به تبریز ۴۳۲ کیلومتر که قسمتی از این راه توسط ارتش ساخته شده است؛ مشهد به دزدآب (زاهدان) ۹۶۰ کیلومتر، بوشهر به شیراز ۲۸۸ کیلومتر؛ و تهران از طریق قم به اراک، حدود ۱۹۲ کیلومتر. به دلیل توپوگرافی کشور، این راه‌ها



۱. نقشه راههای حمل و نقل در ایران.

به‌طور طبیعی در بعضی نقاط مشخص یا در فصل‌های خاصی از سال، سختی‌ها و مشکلاتی دارند. راه‌های بازرگانی بی‌شمار دیگری در ایران وجود دارد که احتمالاً مهمترین آنها راه [جنوب] به سمت شمال از طریق خرمشهر به تهران است که بخشی از آن قابل عبور بوده و اخیراً توسط ارتش ساخته شده است و دیگری راه شمال غربی که از طریق تبریز به بندر ترابوزان ترکیه در دریای سیاه متصل می‌شود. در سال ۱۳۰۲ و ۱۳۰۳ ش. که یک مهندس راه آمریکایی در هیأت مالی آمریکایی‌ها به عنوان مدیر راه‌ها در وزارت فواید عامه خدمت می‌کرد، هزینه‌ها به دقت کنترل شد و نشانه بهبود راه‌ها عملی شد. در ۹ فوریه ۱۹۲۶ مجلس شورای ملی قانون پیشنهادی هیأت آمریکایی برای منسوخ کردن تمام مالیات‌ها و هزینه‌هایی که قبلاً بر کالاهای داخلی و وسایل حمل و نقل، شامل عوارض راهداری و نواقل (در دروازه‌های شهرها و شهرک‌ها جمع می‌شد)، تحمیل می‌شد، تصویب کرد و فهرستی از عوارض بر کالاهای که در گمرکخانه‌های مرزی جمع‌آوری می‌شد و سیستمی از جواز ورودیه وسایل موتوری را جایگزین این تحمیلات آشفته کرد. کل درآمدهای به دست آمده از مالیات‌های جدید، بعد از کسر پنجم درصد هزینه‌های جمع‌آوری، به ساخت و نگهداری راه‌ها و برای روشنایی و پاکیزگی خیابان‌های شهری اختصاص می‌یابد. با اجرای این قانون جدید، برآورد می‌شود در مقایسه با تقریباً ۴۰۰،۰۰۰ تومانی که در سال ۲۶-۱۹۲۵ م / ۱۳۰۴ ش. اختصاص یافت، در سال مالی ۲۷-۱۹۲۶ م / ۱۳۰۵ ش. مبلغ ۱،۵۰۰،۰۰۰ تومان برای هزینه راه‌ها فراهم شود. در همین قانون تقریباً پارلمان برای استخدام یک آمریکایی مهندس بزرگراه که مسئولیت ساخت و نگهداری و کنترل تمام مخارج این اهداف را دارد، داده شد.

برنامه‌های دولت در خصوص ساخت و نگهداری راه‌ها، شامل تعمیر راه‌هایی از قصر شیرین به قزوین، از انزلی به قزوین و از قزوین به جلغا و ساخت راه‌هایی از مرز [عراق] تا قصر شیرین، از قزوین تا تهران ۱۴۴ کیلومتر، از قزوین به تبریز ۴۴۲ کیلومتر، از خوی به بایزید ۱۴۱ کیلومتر، از تهران به مشهد (سر آمل) ۲۴۳ کیلومتر، از تهران به مشهد ۹۳۴ کیلومتر، از تهران به محمره (خرمشهر) از طریق قم، اراک (سلطان‌آباد) و دزفول ۷۵۵ کیلومتر، از مشهد به دزدآب (زاهدان) ۹۶۰ کیلومتر و از مشهد به هودان! (قوچان؟) است.

در نتیجه بهبود راه‌ها و افزایش نیازهای کشور، حمل و نقل موتوری به سرعت

در حال افزایش است. به طور تقریبی برآورد می شود که ۳۰۰۰ اتوموبیل در ایران وجود دارد. در سال ۲۵-۱۹۲۴، ۵۲۹ اتوموبیل وارد شد که در مقایسه با ۳۹۲ عدد در سال قبل، یک افزایش ۳۷ درصدی را نشان می دهد. یک سرویس حمل و نقل موتوری بین تهران و بندر پهلوی (انزلی) مشغول کار است. همچنین یک سرویس حمل و نقل موتوری بین تهران و ابتدای خط آهن عراق در خاناتین وجود دارد و حمل و نقل سریع و راحتی برای مسافران فراهم می آورد. این خط بخشی از سرویس حمل و نقل بیابان رو به بیروت است که مسافران را در حدود شش روز از تهران به مدیترانه انتقال می دهد.

بنابراین مسافر، کالا و نامه با برنامه منظم و با وسایل موتوری بین تهران و عراق و بین تهران و دریای خزر انتقال می دهند علاوه بر این اتوموبیل و کامیون در بیشتر شهرهای ایران برای سفرهای ویژه در دسترس می باشد.

اداره آرزاق دولت، برای حمل غلات ناوگانی مرکب از ۱۹۸ کامیون و ۶۰ تریلر خریداری کرده است. بعد از برداشت محصول سال ۱۹۲۶ پیشنهاد شد تا از این کامیونها نه تنها برای تضمین عرضه نان مناطق مرکزی، بلکه برای حمل و نقل مسافر، کالا و محموله پستی در تمام راههای اصلی استفاده شود.

۲۱. خطوط آهن

راه آهن اصلی ایران، یعنی خط آهن تبریز- جلفا تحت مالکیت دولت است و به وسیله دولت اداره می شود و منبع چشمگیری برای درآمد خالص [کشور] است. این خط آهن تقریباً ۱۲۸ کیلومتر طول دارد و یک خط فرعی از صوفیان به دریاچه ارومیه با مسافتی حدود ۴۸ کیلومتر دارد. این خط فرعی به یک خط قایقرانی در دریاچه ارومیه متصل می شود که بهره برداری و مالکیت آن در اختیار دولت است. کار فرستادن کالا با خط آهن و با کشتیرانی [دریاچه ارومیه] زیاد بوده و در حال افزایش است. اخیراً دولت ایران دو عدد لوکوموتیو، ۳۰ ماشین باربری و مقدار یک سال سوخت نفتی از دولت روسیه خریداری کرده است. تراورس های چلیپایی جایگزین [تراورس های قدیمی] شده و بازسازی کاملی از این اموال در دست اقدام است.

هنچنین حدود ۶۹ کیلومتر از خط آهن در منتهی الیه گوشه شمال غربی ایران وجود دارد که جزء اموال دولت ایران است اما در وضعیت بدی قرار دارد.

سیستم راه آهن هند در طی جنگ [جهانی اول] در داخل بلوچستان گسترش یافت که به دزدآب (زاهدان) ختم می شود. ۴۸ کیلومتر از این خط آهن در داخل خاک ایران است و برای ایران ارزش زیادی دارد. همچنین شماری از خط آهن های بسیار کوتاه و باریک در ایران وجود دارد که [تنها] استفاده صنعتی محلی دارند.

مجلس در می ۱۹۲۵ قانونی تصویب کرد که انحصار دولتی بر قند و چای برقرار می کند و برآورد می شود درآمد سالانه ای بین ۴ تا ۵ میلیون تومان فراهم کند که این مبلغ طبق قانون به طور انحصاری برای ساخت راه آهن اختصاص می یابد. این قانون بدون مشکل به اجرا در آمده و در ۲۱ مارس ۱۹۲۶ بودجه راه آهن به مبلغ تقریبی ۳ میلیون تومان در یک حساب مخصوص نگهداری شد.

مقرراتی برای بودجه های ضروری انجام گرفته است. در فوریه ۱۹۲۶، مجلس با تصویب قانونی برای اختصاص ۲۵۰۰۰ تومان به غیر از این بودجه، برای استخدام یک مهندس آلمانی به منظور گزارش امکان تولید آهن و فولاد در ایران و استخدام یک مهندس آمریکایی متخصص راه آهن برای برعهده گرفتن مسئولیت بررسی و مطالعات اولیه راه آهن، اقدامات بیشتری انجام داد. همچنین برای استخدام این مهندس آمریکایی و بررسی مقدماتی راه آهن، مبلغ ۱۵۰۰۰ تومانی دیگر اختصاص داد.

بعد از آنکه مطالعات مقدماتی تکمیل شود، دولت طبق قانون می بایست بعد از ملاحظات اقتصادی، سیاسی و مزایای سیاسی [آن]، برنامه ای را که با صلاح دید خودش، به نظر برسد که بیشترین تناسب سودمندی اقتصادی را دارد، انتخاب نماید و این طرح را برای موافقت نهایی به مجلس ارائه کند. علاوه بر این، پروژه ای برای ساخت یک خط آهن سبک از منطقه غله خیز سیستان تا دزدآب (زاهدان)، به مسافت ۱۳۵ مایل تحت بررسی است.

هیچ توافق قابل ملاحظه ای برای ساخت راه آهن در ایران وجود ندارد. دولت قصد دارد زمانی که برای اجرای برنامه راه آهن خود آماده شد، ساخت یک یا چند خط آهن را به یک شرکت ساختمانی خصوصی به حساب دولت پیشنهاد دهد.

۲۲. حمل و نقل هوایی

ارتش ایران در سال ۱۹۲۳م/ ۱۳۰۲ش. تعدادی هواپیمای فرانسوی برای استفاده نظامی خریداری کرد. بعداً شرکت یونکرس یک سرویس بازرگانی هوایی بین تهران و باکو را شروع کرد. در فوریه ۱۹۲۶ با موافقت مجلس امتیاز حمل و نقل هوایی بسته‌های پستی، مسافر و کالا بین تهران - بندر پهلوی (انزلی) (از طریق باکو به اروپا متصل می‌شود)، تهران - مرز عراق، (از طریق بغداد به اروپا متصل می‌شود) و تهران به اصفهان، شیراز و بوشهر به این شرکت واگذار شد.

۲۳. ارتباطات

به استثنای ارتباط تلفنی سیستم ارتباط داخلی ایران تحت کنترل دولت است و زیر نظر وزارت پست و تلگراف قرار دارد. سازمان خدمات پستی ایران همانند سایر کشورهاست و تاکنون با دستیاری کارشناسان خارجی اداره شده است. اقداماتی برای توسعه سرویس پست اتوموبیل (نگاه کنید به قسمت ۲۰) و افتتاح سرویس پست هوایی صورت گرفته است (نگاه کنید به قسمت ۲۲). بسته‌های پستی به مقصد ایران، می‌بایستی به آدرس محمره (خرمشهر)، بوشهر، بندر عباس یا دزدآب (زاهدان)، فرستاده شود و از آنجا با بسته پست ایرانی به مقصد داخلی ارسال گردد. دولت ایران مالک و بهره‌بردار خطوط تلگراف در داخل کشور است و در حال گسترش این خطوط می‌باشد. شرکت تلگراف هند - اروپا و اداره تلگراف هند - اروپا مالک خطوطی است که از طریق آن امکان ارتباط با تمام نقاط جهان را دارد. وزارت جنگ یک ایستگاه بی سیم پر قدرت در نزدیکی تهران راه اندازی کرده است. سیستم تلفن شهرهای مختلف ایران توسط یک شرکت سهامی ایرانی کنترل می‌شود. تجهیزات [تلفن] مدرن است و سیم‌های تلفن تهران در زیر زمین قرار دارند. شماره مشتریان [خط تلفن] افزایش منظمی را نشان می‌دهد.

۲۴. کارهای عام‌المنفعه

اداره، تعمیر و نگهداری راه‌ها، خطوط آهن و پلها، ساخت لنگرها، ساخت بناهای عام‌المنفعه و مراقبت از آن و کنترل منابع ملی مانند معادن، جنگل‌ها، شیلات و تشویق کشاورزی، تحت اختیار وزارت فواید عامه اداره می‌شود. دولت ایران در

نظر دارد برنامه‌ایی در جهت کارهای عمومی سودآور، با ماهیتی از قبیل کمک کردن به بهبود وضعیت اقتصادی کشور و توسعه منابع و افزایش درآمدهای آن، شروع کند. پروژه‌های درستی تدوین شده و هم اکنون تحت بررسی دولت ایران قرار دارند؛ و در میان این پروژه‌ها، آن دسته از برنامه‌های عمومی که به‌طور چشمگیری بیشترین بهره‌وری و بیشترین سودآوری در کشاورزی، بازرگانی و درآمدهای کشور داشته باشد، انتخاب خواهد شد. (نگاه کنید به بخش‌های ۱۳، ۲۰، ۲۱ و ۲۶).

۲۵. کارخانه‌ها و صنایع

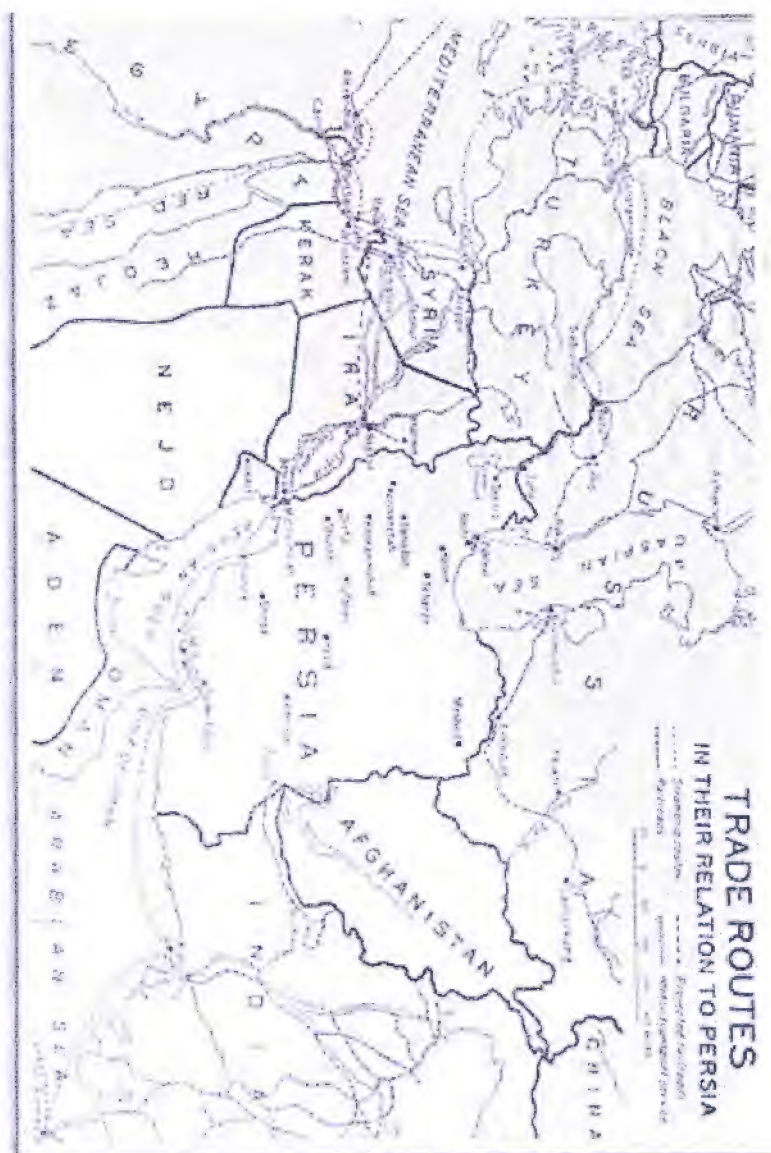
به جز چند استثنا، کارخانه‌های تولیدی جدید در ایران وجود ندارد. کالاها عموماً با دست و در خانه ساخته می‌شوند. تولیدات ایرانی شامل کالاهایی مانند سفال، آجر، کاشی، انواع لباس با پارچه‌های متفاوت، فرش، قالیچه، کفش‌های محلی، اثاثیه منزل، سیگار و کبریت، در مراکز مختلف ساخته می‌شوند. صنایع ایرانی رشد خودجوش دارد و هنوز عموماً سرمایه یک خانواده متوسط و اندوخته‌های موجود در خانواده‌ها محدود است. به‌طور کل عملاً هیچ نوع تقسیم کار وجود ندارد. برای مثال تولید یک فرش شامل فرایند ریسندگی، رنگرزی و بافت است که تمام این مراحل به‌طور کامل توسط یک شخص انجام می‌گیرد. این یک نمونه‌ای است که در آن ماشین‌آلات مدرن می‌تواند صنایع بومی را تقویت کند. جالب این است که کارگاههای دستی برای [یافتن] قالی و پارچه‌های پنبه‌ای، پشمی و ابریشمی در هر روستا و یا حتی در چادرهای کوچ‌نشین‌ها، یافت می‌شود. خامه گاهی کاملاً با دست یا به وسیله یک چرخ ریسندگی چوبی قابل حمل ریسیده می‌شود. در صنعت فرش و بافندگی، نیاز زیادی به ماشین‌های نخ‌ریسی (خامه) وجود دارد که البته تعداد قابل توجهی از آن، از خارج وارد شده است. لازم به یادآوری است که مواد خام ابریشم، پنبه و پشم به وفور و با کیفیت مناسب در کشور وجود دارد و عرضه ماشینهای ریسندگی کارآمد، نه تنها به خودی خود منبع سودمندی خواهد بود، بلکه فایده زیادی برای جامعه خواهد داشت. دولت اقداماتی در جهت تشویق صنایع پارچه‌بافی ایران و توسعه تولید ابریشم و قند انجام داده است. اخیراً واردات مقدار زیادی از ماشین‌آلات صنعتی صورت گرفته است.

دستمزد [نیروی] کار در ایران پایین است. به استثنای شرکت تلفن، به‌طور کل

هیچ شرکت سهامی ایرانی وجود ندارد. اخیراً قسمتی از یک آیین‌نامه بازرگانی مورد تصویب قرار گرفته و با ثبات و امنیت موجود در کشور انتظار می‌رود که مبالغ بیشتری از [سرمایه‌های] ایرانی و خارجی برای سرمایه‌گذاری در صنایع ایرانی فراهم شود.

۴۶. پروژه‌های برق آبی

شماری از فرصت‌های جالب در ایران برای توسعه برق آبی در مقیاسی وسیع وجود دارد. بنابراین مواردی که به‌طور کاملاً جدی تحت بررسی قرار گرفته‌اند، شامل رودخانه جاجرود نزدیک تهران، رود کرج در نزدیک تهران، رودخانه زاینده رود نزدیک اصفهان و رود کارون در نزدیک شوشتر است.



۲. نقشه راه‌های تجاری [بین‌المللی] و ارتباط آنها با ایران.

۲۷. بازرگانی داخلی

مراکز عمده بازرگانی ایران عبارتند از: تهران، تبریز، رشت، مشهد، اصفهان، همدان و شیراز. این مراکز، نقاط اصلی توزیع و جمع‌آوری مناطق مربوط به خود هستند و تجارت وسیعی بین این نواحی معمول است. مشهد مرکز تجارت پشم شمال [ایران] است، تبریز مرکز خشکبار، اصفهان مرکز کالاهای فلزی، همدان مرکز چرم، لاک، الکل و ضمع و شیراز مرکز کارهای نقره‌ای است. مراکز اصلی صنایع قالی عبارتند از: کرمان، شیراز، کاشان، اراک (سلطان‌آباد)، همدان، تهران، سینه (سندج)، مشهد، تبریز و استرآباد. اهمیت این شهرها به عنوان مراکز تجاری به همان نسبت، توسعه تسهیلات حمل و نقل را افزایش خواهد داد.

۲۸. بازرگانی خارجی

ورودی‌های اصلی و بنادر ایرانی عبارتند از: کرمانشاه که از طریق آن کالا به بغداد منتقل می‌شود؛ پهلوی (قبلاً انزلی)، بندری در دریا خزر که به وسیله کشتی بخار به باکو متصل می‌شود؛ بوشهر در خلیج فارس و راه خروجی به هند؛ تبریز که با راه آهن خود به قفقاز متصل می‌شود و بزرگراه آن به ترابوزان وصل می‌شود؛ مشهد که با یک راه درشک‌رو مناسب به عشق‌آباد، پایانه خط آهن روسیه متصل می‌شود؛ و دزدآب (زاهدان) در مرز افغانستان که با خط آهن به هند متصل می‌شود؛ و سرانجام محمره (خرمشهر)، محل صدور فراورده‌های نفتی در جنوب است. سایر بنادر [برای تجارت خارجی] عبارتند از: آستارا، مشهدسر، (بابلسر) و بندرگز در دریای خزر و بندرعباس و لنگه در خلیج فارس.

ارزش بازرگانی خارجی ایران در چهار سال مالی منتهی به ۲۰ مارس ۱۹۲۵ که برای آن آمار کامل گمرکات موجود است و به صورت قران بیان شده به شرح زیر است:

سال	واردات (قران)	صادرات (قران)	کل (قران)
۱۹۱۱-۱۲م	۵۷۰/۲۰۸/۴۴۰	۴۲۰/۷۸۴/۶۸۲	۹۹۰/۹۹۳/۱۲۲
۱۹۱۲-۱۳	۵۷۶/۵۷۵/۶۳۹	۴۳۶/۳۳۳/۲۷۱	۱/۰۰۳/۹۰۸/۹۱۰
۱۹۱۳-۱۴	۶۴۷/۱۶۴/۸۴۱	۴۵۵/۸۳۹/۶۳۵	۱/۱۰۳/۰۰۴/۴۷۶

۸۹۵/۳۸۰/۷۷۳	۳۹۶/۰۵۷/۸۶۳	۴۹۹/۳۲۲/۹۱۰	۱۹۱۴-۱۵
۸۴۱/۲۴۲/۵۷۹	۳۷۷/۱۳۴/۶۱۴	۴۹۴/۱۰۷/۹۶۵	۱۹۱۵-۱۶
۹۲۸/۶۶۶/۳۶۳	۴۳۳/۸۹۵/۳۴۶	۴۹۴/۷۷۱/۰۱۷	۱۹۱۶-۱۷
۸۰۶/۷۸۰/۲۹۹	۳۳۸/۷۱۴/۳۸۹	۴۶۸/۰۶۵/۹۱۰	۱۹۱۷-۱۸
۷۴۷/۱۵۵/۷۳۶	۲۷۰/۸۶۸/۹۴۳	۴۷۶/۲۸۶/۷۹۳	۱۹۱۸-۱۹
۹۷۷/۶۱۰/۰۰۹	۳۶۷/۸۱۷/۳۵۳	۶۲۹/۷۹۲/۶۵۶	۱۹۱۹-۲۰
۸۵۳/۵۵۰/۴۱۲	۳۷۱/۱۹۸/۷۷۹	۵۸۲/۳۵۱/۶۳۳	۱۹۲۰-۲۱
۱/۱۱۱/۸۲۰/۱۵۷	۵۰۲/۰۴۴/۷۸۹	۶۰۹/۷۷۵/۳۶۸	۱۹۲۱-۲۲
۱/۳۵۳/۱۸۳/۸۸۹	۷۳۳/۹۸۲/۸۴۳	۶۱۹/۲۰۱/۰۴۶	۱۹۲۲-۲۳
۱/۴۴۹/۷۱۳/۹۸۵	۷۶۸/۳۹۲/۱۶۲	۶۸۱/۳۲۱/۸۲۳	۱۹۲۳-۲۴
۱/۷۷۱/۶۰۸/۲۸۵	۱/۰۰۰/۱۶۳/۱۴۲	۷۷۱/۴۴۵/۱۴۳	۱۹۲۴-۲۵

در ارفاقی که در بالا ذکر شد، حساب صادرات نفت توسط شرکت نفت ایران - انگلیس و همچنین واردات خاصی که در تراز بازرگانی به شمار نیامده، مستثنی شده است. در سال ۱۹۱۹-۱۹۱۸ م/ ۱۲۹۷ ش. به دلیل توقف بازرگانی در نتیجه جنگ، صادرات بازرگانی مرئی ایران پایین آمده و به کمتر از ۲۰ درصد کل بازرگانی کاهش یافته است؛ اما در سال ۲۴-۱۹۲۳ م/ ۱۳۰۲ ش. افزایش یافته و به ۳۶ درصد و در سال ۲۵-۱۹۲۴ م/ ۱۳۰۳ ش. به ۳۹ درصد کل بازرگانی افزایش یافت. تراز بازرگانی که در سال ۲۰-۱۹۱۹ به ۴۴۲،۴۰۳،۰۰۰ قران رسیده بود، [به ۳۱۳،۵۵۴،۰۰۰ قران در سال ۲۳-۱۹۲۲ به ۳۱۳/۵۵۴/۰۰۰ قران و در سال ۲۴-۱۹۲۳ به ۲۹۵/۸۲۷/۰۰۰ و در سال ۲۵-۱۹۲۴ و ۲۸۶/۰۸۳/۰۰۰ قران کاهش یافته است].

برآورد صادرات نامرئی ایران دشوار است. این صادرات نامرئی شامل مبالغ هزینه شده توسط نمایندگان خارجی، سفرا و مسافران در ایران، حق الامتیاز شرکت نفت ایران - انگلیس، پرداخت‌های این شرکت در ایران برای نیروی کار، تدارکات و غیره است. از جمله صادرات نامرئی فوق‌الذکر که در ستون بستانکاری شرکت نفت ایران - انگلیس وارد شده و توسط شرکت اظهار گردیده، مبلغ ۱۴۰/۳۳۷/۴۸۸ قران است.

در سال ۲۵-۱۹۲۴ م/ ۱۳۰۳ ش، به ارزش ۸/۵۶۰/۵۰۵ قران شمش نقره وارد شده و مبلغ این‌گونه واردات در سال ۲۶-۱۹۲۵ م/ ۱۳۰۴ ش، بیش از ۱۷/۰۰۰/۰۰۰

قران خواهد شد؛ و اخیراً نیز قراردادهایی برای واردات شمش نقره و مسکوکات در سال ۲۷-۱۹۲۶م/۱۳۰۵ش. به مبلغ ۶۰/۰۰۰/۰۰۰ قران منعقد شده است. گذشته از این، احتمال دارد که صادرات در مقایسه با واردات، کمتر ارزش گذاری شده باشد و به طور کل محتمل است که تراز منفی بازرگانی تا حد زیادی غیرواقعی باشد.

وضعیت کلی ایران به طور قطع مطلوب است. تجارت خارجی در حال بهبود است؛ عوارض راه‌داری که دلالت روشنی از بازرگانی داخلی بود، با لغو آن افزایش منظمی نشان داد؛ معاملات بانک‌های ایرانی در حال افزایش است؛ به نظر می‌رسد که تجار ایرانی از کار و کاسبی بهتری برخوردارند؛ و نشانه‌های بسیار دیگری از روند مطلوب تجاری از جمله افزایش اعتماد در معاملات جامعه وجود دارد.

۲۹. بانکداری و اعتبارات

سه بانک مهم خارجی در ایران وجود دارد. بانک شاهنشاهی ایران در ارتباط با سرویس وجوه بدهی خارجی برای دولت شاهنشاهی ایران کار می‌کند. این بانک وجوه دریافتی گمرکات جنوب را در هنگام سررسید آنها دریافت می‌کند، کوپن‌ها را در لندن می‌پردازد و تراز خزانه ملی را حفظ می‌کند. بانک شاهنشاهی به همین ترتیب تمام وجوه پرداختی درآمدهای مالیاتی برای ارسال به تهران دریافت می‌کند و وجوه ارسالی دولت برای ایالات را بدون هزینه انجام می‌دهد. این بانک، اعتبارات بانکی موقت را تا هنگام جمع‌آوری درآمدهای ایالات و دریافتی‌های اضافی گمرکات یا حق‌الامتیاز نفتی ایران - انگلیس را برای خزانه ایران تهیه می‌کند. سرانجام، این بانک با دولت ایران در موضوع ضرب سکه نیکل و همچنین در خرید واردات نقره برای ساخت مسکوک در ضرابخانه بانک شاهنشاهی همکاری می‌کند. از این پس، اگر دولت ایران تصمیم به پذیرش استاندارد طلا بگیرد، بانک شاهنشاهی ایران با شرایط امتیازات خودش، به حمایت از دولت برای [رسیدن به] این هدف، متعهد می‌شود. بانک شاهنشاهی ایران مؤسسه‌ای انگلیسی با یک سرمایه تصویب شده ۴/۰۰۰/۰۰۰ پوندی است. این مؤسسه دارای فعالیت بانکداری عمومی است و شعبه‌هایی در تمام شهرها مهم ایران دارد و نیز ارتباطاتی با ایالات متحده آمریکا و اروپا دارد و طبق امتیازات خود همانند یک بانک دولتی عمل می‌کند. این بانک در

ازای امتیاز، ۶ درصد سود خالص و حداقل سالانه مبلغ ۴۰۰۰ پوند به دولت می‌پردازد. بانک شاهنشاهی به خوبی سازماندهی شده و به‌طور مطلوب اداره می‌شود و از شهرت بی‌نظیری برخوردار است. بانک شاهنشاهی عثمانی، یک مؤسسه خارجی با سرمایه ۱۰/۰۰۰/۰۰۰ پوند است که چندین شعبه در ایران دارد و با انجام فعالیت بانکداری عمومی، کمک موثری به بازرگانان ایران می‌کند. اخیراً بانک روس - ایران در تهران و شمال ایران تأسیس شده و فعالیت‌های اصلی آن در ارتباط با بازرگانی روسیه است.

علاوه بر بانک‌های ذکر شده فوق، پنج بازرگان ایران برات‌ها را در تمام ایالات ایران خرید و فروش می‌کنند، به‌طوری‌که گفته می‌شود [این برات‌ها دارای] اعتباری بین ۱۰/۰۰۰/۰۰۰ تا ۵۰/۰۰۰/۰۰۰ قران و چندین مورد دیگر با اعتبارات کمتر است.

بانک قبلی روسیه یعنی بانک استقراضی ایران^۱ طبق معاهده‌ی ۱۹۲۱ ایران - روس، با تمام دارایی‌ها و دیونش به ایران واگذار شده. این بانک که در وضعیت ورشکستگی قرار گرفته بود، اخیراً با تمام دارایی‌ها و دیونش به دولت ایران انتقال یافته و به‌طور مستقیم توسط وزارت مالیه اداره می‌شود. در ۲۱ مارس ۱۹۲۵ م. اول فروردین ۱۳۰۴ ش. دارایی‌های بانک ۵-۴/۸۰۷/۸۰۴ قران و ۹۵-۴۲/۱۵۳/۱۸ قران روبل بود، درحالی‌که دیون آن ۱۵-۱۳۳/۴۰۱/۱۰ قران و ۳۷-۴۳/۴۱۳/۳ روبل بود.

۳۰. پول رایج

پول رایج کشور در یک وضعیت کاملاً معقولی قرار دارد. سکه معیار کشور قران است، یک سکه نقره‌ایی به وزن ۱۴۸ هزارم اونس ترووایی^۲ و دارای نه دهم نقره خالص است. مسکوکات نقره ۲ و ۵ قرانی و تقسیمات پولی نیم قرانی و یک چهارم قران نیز رایج است. ۱۰ قران برابر یک تومان است. با نرخ کنونی تبدیل ارز، یک دلار رایج ایالات متحده آمریکا تقریباً برابر با ۹ قران است. یک ضرابخانه مرکزی در نزدیک تهران تأسیس شده که به میزان مسکوک نقره‌ایی که کشور نیاز دارد، از نقره خریداری شده توسط ضرابخانه در خارج یا داخل کشور سکه ضرب می‌کند. مقدار

1. Escompt de PerseBank d.

2. An ounce troy.

قران نقره ضرب شده در طی سال مالی ۲۴-۱۹۲۳ که معرف محصول متوسط سالانه است، $۷/۰۰۰/۰۰۰$ قران بود.

اگرچه سکه‌های پول طلا زیاد رایج نیست، اما هنوز با ارزش اسمی یک تومانی، پنج قرانی و دو قرانی ضرب می‌شوند که ارزش یک تومان طلا برابر با حدود ۱۸ قران است. سکه‌های نیکل، [به ارزش] یک دهم قران و یک بیستم قران، توسط ایران در خارج ضرب شده و توسط بانک شاهنشاهی ایران، در کشور به گردش می‌افتد. بانک [شاهنشاهی] انحصار کاملی بر انتشار اسکناسهای قابل پرداخت در وجه حامل، دارد. اسکناسهای در گردش، ۱، ۲، ۵، ۱۰، ۲۰، ۵۰، ۱۰۰ و ۱۰۰۰ تومانی است. این اسکناس‌ها از اعتبار خوبی برخوردار بوده [و با عنوان] «تنها قابل پرداخت در محل صدور»، مهر می‌شوند. مبلغ اسکناس‌های در گردش، درست در چارچوب محدوده $۸۰۰/۰۰۰$ پوندی است که طبق شرایط امتیاز بانک قید شده است و ذخیره فلزات [آن] یک سوم مبلغ اسکناس‌های در گردش است و باور بر این است که [این رویه] عملاً توسط بانک پیروی شده است. طی سال گذشته مقادیر زیادی از سکه‌های نقره معیوب ایرانی، از گردش خارج شده و با مسکوکات سالم جایگزین شده است.

برات‌های معتبر بازرگانی به وسیله بانک‌های خارجی در تهران با ۱۲ درصد تنزیل می‌شوند. وام‌هایی که با رهن املاک غیر منقول تضمین می‌شوند، با ۹ درصد تا ۲۴ درصد بهره یا در بعضی موارد با بهره بیشتر پرداخت می‌گردد.

۳۱. اوزان

واحد وزن من است (حدود $۶/۴۹۵$ پوند یا $۲/۹۴۶$ کیلو گرم). ۶۰ مثقال معادل یک سیر (تقریباً $۲/۵۹۸$ اوز) و ۴۰ سیر برابر با یک من است. ۱۰۰ من، یک خروار می‌شود؛ ۳ خروار معادل $۱/۹۴۸/۵$ پوند یا تقریباً یک تن کوتاه است. طبق قانون جدید سیستم جدید اوزان بر اساس یک سیستم متریک، برقرار شده و اجرای کامل آن، هم اکنون تحت بررسی دولت قرار دارد و من پیشنهادی برابر با ۳ کیلو گرم قرار گرفته است.

واحد اندازه‌گیری طول، ذرع است و رایج‌ترین آن ذرعی است که تقریباً ۴۱ اینچ است. یک فرسخ $۶/۰۰۰$ ذرعی نزدیک ۴ مایل (۶ کیلومتر) است. متر، کم و بیش در

شهرهای بزرگتر کاربرد دارد. واحد اندازه‌گیری سطح، جریب است و میزان آن تا حدی طبق رسم مناطق مختلف، متفاوت است. احتمالاً به‌طور کل هیچ مقیاسی برای ظرفیت اندازه‌گیری غلات و حتی مایعاتی که با وزن فروخته می‌شود وجود ندارد.

۳۲. اداره مالیه

وزارت مالیه مسئولیت اجرای تمام قوانین مالی، تدوین بودجه دولت، جمع‌آوری درآمدها، ترتیب اعتبارات و وام‌ها برای دولت، نگهداری و پرداخت بودجه‌های دولت و پرداخت بدهی دولت بر عهده دارد. وزارت مالیه، املاک خالصه را اداره می‌کند؛ و از طریق اداره ارزاق انحصار خرید و فروش غلات در تهران و ایالات مجاور آن که برای تأمین غذای پایتخت ضروری است، بر عهده دارد.

سازمان وزارت مالیه شامل دفتر وزیر، دفتر اداره کل مالیه، اداره کل بازرسی و محاسبات، خزانه‌داری کل، اداره کل درآمدهای داخلی، اداره کل گمرکات، اداره ارزاق، اداره کل تدارکات، بخش پرسنلی و بخش مکاتبات و بایگانی است. سازمان مرکزی وزارت مالیه شامل گمرکات تهران است و فعالیت‌هایش در ایالت از طریق کارگزاران مالی، مدیران مالی ایالات و نمایندگان گمرکات اداره می‌شود.

سال مالی ایران همانند سال تقویمی رسمی از ابتدای سال خورشیدی در اول فروردین یا ۲۲ مارس شروع می‌شود. شروع سال در ۲۲ مارس ۱۹۲۶، [برابر با] سال ۱۳۰۵ خورشیدی ایران است.

۳۳. مشاوران مالی

از سال ۱۹۰۰م / ۱۲۷۹ش. مشاوران و مدیران خارجی توسط دولت ایران برای همکاری در سازماندهی و اداره بخش‌های مختلف به ویژه بخش‌های مربوط به مالیه استخدام شده‌اند. اداره کل گمرکات ایران برای مدت بیش از ۲۵ سال تحت مسئولیت اداری کارمندان بلژیکی بوده و در نتیجه سازماندهی و رسیدگی آنها، این بخش مهم درآمد را به نحو مؤثری عمل می‌کند. اداره گمرکات هم اکنون تحت مدیریت یک مدیر کل بلژیکی به نام م. لامبرت مولیتور^۱ با یازده مشاور بلژیکی است.

بیشترین آزادی عملی که ایران به مشاوران مالی خود اعطا کرده، آزادی عملی بوده که به آقای دبیلو. مورگان شوستر^۱ آمریکایی داد؛ وی با گروهی از دستیاران آمریکایی در ۱۲ می ۱۹۱۱ به تهران رسید و وظایفش را به عنوان رئیس کل خزانه‌داری ایران بر عهده گرفت. اگرچه دوره تصدی آقای شوستر کمتر از یک سال بود اما [اقدامات] زیادی با روش مدرن در اداره مالیه انجام گرفت و نتایج تلاشهای وی هنوز مشهود است. از هنگام عزیمت آقای شوستر و کارمندانش از ایران در سال ۱۹۱۲، مقامات مختلف بلژیکی کاری که توسط وی شروع شده بود، ادامه داده‌اند و اقدامات زیادی در جهت معرفی سیستم و اصلاح در اداره مالیه و ایجاد توسعه منابع درآمدزای جدید انجام گرفته است. در پایان جنگ بزرگ جهانی [اول] دولت ایران یک کارمند داخلی را به جای شخص بلژیکی خزانه‌دار کل کرد و برای دوره کوتاهی آقای آرمیثاژ اسمیت با پرسنل معدودی از دستیاران انگلیسی به سمت مشاور مالی دولت ایران در تدارک تصویب قرار داد ۱۹۱۹ ایران-انگلیس توسط مجلس شورای ملی استخدام شد. در سال ۱۹۲۱ دولت ایران از خدمات آرمیثاژ اسمیت و دستیاران وی صرف نظر کرد.

۳۴. هیأت مالی آمریکایی

در سال ۱۹۲۲ م / ۱۳۰۱ ش. مجلس شورای ملی با انتصاب یک آمریکایی [به عنوان] رئیس کل مالیه موافقت کرد و در نوامبر و دسامبر آن سال هیأت آمریکایی به تهران رسید و بلافاصله کنترل اداری اداره کل مالیه بر عهده گرفت. طبق قرارداد، مسئولیت کامل تمام اداره مالیه و کنترل بر انتصابات، ترفیع، تنزیل درجه و عزل کارکنان به رئیس کل مالیه واگذار شد. هیچ کارمند خارجی بدون اجازه وی نمی‌تواند در اداره مالیه استخدام شود. او بودجه دولت را آماده می‌کند. هیچ پرداخت یا تعهد مالی بدون موافقت کتبی وی صورت نمی‌گیرد و دولت قبل از گرفتن هر نوع تصمیمی در مورد یک مسئله مالی و یا قبل از هراتیاز بازرگانی یا صنعتی که واگذار می‌شود می‌بایستی با او مشورت کند.

در حال حاضر سایر کارمندان آمریکایی اداره مالیه عبارتند از:

کنل د. دلیو. مک کورمک D. W. MacCormack مدیر عایدات داخلی و ارزاق
 آقای چارلز. ا. مک کاسکی Charles I. MacCaskey خزانه دار کل
 آقای هوگ. جی. ریبر Hugh J. Reber مدیر محاسبات
 آقای توماس پیرسون Thomas Pearson رئیس پرسنلی
 سرگرد ملوین هال Melvin Hall مدیر ایالتی فارس
 سرگرد هری دیویس Harry Davis مدیر ایالتی آذربایجان
 آقای جان لومیس John Loomis مدیر ایالتی خراسان
 آقای جان. ا. دونوی John A. Dunaway مدیر ایالتی کرمانشاه
 آقای پی. جی. فیتزسیمونس P.J. Fitzsimmons مدیر ایالتی کرمان
 آقای جورج. ال. کلمن Geaorg L. Coleman مدیر ایالتی تهران
 آقای هارلود هومان Harold Homan مدیر ایالتی خوزستان
 آقای آر. دلیو. بونوال R.W. Bonneville مدیر ایالتی گیلان
 آقای جان. تی. مورگان John T. Moragan منشی
 آقای ای. اس. هسکل E. S. Haskell به عنوان متخصص کشاورزی استخدام
 شده و مسئولیت اراضی خالصه را بر عهده خواهد داشت.
 در طی دوره‌ایی که هیأت کنونی آمریکایی مسئولیت مالیه ایران را بر عهده
 داشته‌اند، [اقدامات] زیادی انجام گرفته است. اداره مالیه به‌طور کامل دوباره
 سازماندهی شده است. هزینه‌ها تحت بررسی کاملاً دقیق قرار گرفته و در هماهنگی
 کردن با مقررات بودجه ملی محدود گردیده است. دریافت‌ها تا حد زیادی افزایش
 یافته است؛ و با بهبود شیوه گردآوری و تمرکز دریافت‌ها، بسیاری از هدر رفت‌های
 گریزپذیر ریشه کن شده است. یک سازمان خرید مرکزی تأسیس شده که از طریق
 آن تمام نیازمندی‌های دولت خریداری می‌شود.
 از نقطه نظر پشتیبانی مردمی و رسمی که همخوان با [نظر] هیأت آمریکایی و
 احساسات عمومی ایران به نفع اصلاح است، پیشرفت بیشتری در [مسائل] مالیه
 انتظار می‌رود.

۳۵. قوانین مالیه

برجسته‌ترین قوانین مالیه که هم اکنون در ایران معمول هست، [یکی] قانون

محاسبات عمومی است که روند تدوین جزئیات بودجه‌بندی و همچنین کنترل کلی هزینه‌ها و محاسبه دولت را معین می‌کند و [دیگری] قانون خزانه‌داری کل است که هنگام رسیدن هیأت آمریکایی تصویب شد که تمرکز دادن به تمام دریافت‌ها و پرداخت‌ها را در خزانه‌داری کل فراهم می‌کند. طبق این قوانین، پرداخت‌ها با درخواست از خزانه‌داری کل و با امضای وزیر مالیه و رئیس کل مالیه صورت می‌گیرد و پیش از این [باید] از لحاظ اعتبارات قانونی و بودجه‌ای به وسیله رئیس محاسبات و بازرسی تأیید شود.

تعداد کارکنان اداره مالیه بیش از ۶۰۰۰ نفر و استخدامشان تابع قانون خدمات کشوری است. این قانون که سال‌ها پیش تصویب شده، یک سیستم شایستگی غیرسیاسی برای انتصاب، درجه‌بندی حقوق و روش حقوق بازنشستگی برای کارمندان و روش‌های قضایی خاصی را برای تنبیه و عزل مستخدمان، برقراری می‌کند. مقدار بودجه برای اجرای حقوق بازنشستگی کارمندان به بیش از ۸/۰۰۰/۰۰۰ قران افزایش یافته است.

۳۶. وضعیت کلی مالی

ارقام زیر، بهبود وضعیت مالی در طی سه سال پیش تا ۲۶-۱۹۲۵ را نشان می‌دهد:

سال	درآمدها (قران)	هزینه (قران)	مازاد (قران)	کسری (قران)
۱۹۲۲-۲۳	۲۲۸/۴۱۷/۲۹۹	۲۵۵/۰۷۷/۹۱۱	-	۲۶/۳۶۳/۶۱۲
۱۹۲۳-۲۴	۲۳۱/۱۱۸۵/۵۹۷	۲۴۱/۳۱۰/۸۴۳	-	۱۰/۱۹۲/۲۴۶
۱۹۲۴-۲۵	۲۳۷/۴۹۹/۰۴۸	۲۳۴/۹۸۸/۱۷۷	۲/۵۱۰/۸۷۱	-

پیش‌بینی می‌شود که محاسبات سال ۲۶-۱۹۲۵ م/ ۱۳۰۴ ش. دست کم مازاد ۴/۰۰۰/۰۰۰ قرانی را نشان می‌دهد.

۳۷. درآمدها

در زمان‌های گذشته جمع‌آوری مالیات‌ها تحت اختیار حاکمان ایالات بود اما مالیات‌های کنونی توسط کارگزاران وزارت مالیه یا نمایندگان مالی جمع‌آوری

می‌شود که برای جمع‌آوری تمام مالیات‌ها و همچنین پرداخت بودجه‌ها و اجرای تمام قوانین و قواعد مالی به وزارت مالیه پاسخگو هستند.

پیشرفت‌های چشمگیری در خصوص اصلاح مالیات‌های داخلی ایران صورت گرفته است. قانون جدید مالیات ارضی که در سال ۱۹۲۵ توسط مجلس تصویب شد، مالیات یکسانی بر اساس درصدی از تولید ناخالص که به وسیله ارزیابی جدید اظهار خواهد شد، برقرار می‌کند. قانون مالیات راه، عوارض راهداری و مالیات‌های جمع‌آوری شده در دروازه‌های شهرها را منسوخ و از این پس مالیاتی بر مال‌التجاره که در مرزها جمع‌آوری می‌شود و نرخ جواز که از خودروها جمع‌آوری می‌شود، جایگزین آن می‌گردد. همچنین هر دوی این قوانین، شماری از تحمیلات دست و پاگیر و غیرمولد بر مردم را منسوخ می‌کند. ارزش‌گذاری نرخ روده که در انحصار دولت است، طبق قانونی که هم اکنون توسط مجلس تصویب شده، بعد از این در مرزها جمع‌آوری خواهد شد. فروش سوخته تریاک که پیش از این در انحصار دولت بوده اکنون طبق قانون منع شده است. اصلاحات فوق بیانگر وضعیت معقولی از سیاست قانونگذاری ایران است. در بهار ۱۹۲۵ نیز تصویب قانون انحصار و قند و جای انجام گرفت و قانون [انحصار] تنباکو اصلاح شد. لازم به یادآوری است که قوانین فوق بخش بزرگی از درآمدهای افزایش یافته را مخصوصاً برای ساخت راه‌آهن، بزرگ‌راه‌ها، آموزش و بهداشت، اختصاص می‌دهد.

جدول زیر درآمدهای جمع‌آوری شده از منابع مختلف در سال‌های ۱۳۰۱، ۱۳۰۲، ۱۳۰۳ و برآورد درآمد سال ۱۳۰۴ را نشان می‌دهد.

جمع‌آوری و برآورد درآمدها برای سال‌های مالی ۱۳۰۱، ۱۳۰۲، ۱۳۰۳ و ۱۳۰۴ ش.

اقلام	جمع‌آوری شده در سال ۱۳۰۱ (به قران)	جمع‌آوری شده در سال ۱۳۰۲ (به قران)	جمع‌آوری شده در سال ۱۳۰۳ (به قران)	برآورد سال ۱۳۰۴ (به قران)
وزارت مالیه	۴۰/۹۲۸/۸۴۷	۳۵/۸۸۵/۲۰۰	۳۹/۳۸۴/۶۴۷	۳۴/۹۷۰/۰۰۰
مالیات‌های مستقیم (نقد)				

وضعیت مالی و اقتصادی ایران... ۵۳

۴/۸۰۲/۰۷۰	۴/۴۵۶/۴۱۵	۳/۷۲۵/۸۹۶	-	اراضی خالصه
۱۷/۲۰۹/۰۰۰	۱۸/۷۳۵/۶۳۱	۲۰/۶۰۰/۱۵۳	۲۲/۳۲۴/۴۶۸	جنس (مالیات و اراضی خالصه)
-	۷۹۱/۰۰۲	۱/۲۹۶/۴۶۵	-	خانواری
-	۱۴/۸۹۹/۶۱۱	۱۱/۱۱۳/۸۶۰	۱۱/۱۷۴/۷۶۸	ترباک
۳۸/۹۰۴/۲۳۰	۴/۰۲۲/۹۴۱	۴/۳۳۱/۱۱۶	۴/۴۱۶/۱۸۴	تنباکو
-	۱۱/۹۶۹/۶۲۵	۹/۱۷۰/۶۱۲	۸/۴۱۸/۲۰۴	سایر مالیات‌های مستقیم
۹۱/۳۵۰/۰۰۰	۹۱/۲۸۳/۵۵۷	۷۴/۸۷۲/۸۸۳	۶۸/۰۹۳/۲۶۰	گمرکات
۵۰۰/۰۰۰	۱/۱۷۴/۳۸۸	۸۷۸/۷۰۱	۱/۶۱۴/۰۳۵	ضرایخانه
۱۰۰/۰۰۰	-	۵۵۵/۱۹۰	۴/۲۶۰/۵۲۸	متفرقه
۱۶۰/۶۵۰	-	-	-	پوست بره
				وزارت امور خارجه
۱/۵۰۰/۰۰۰	۱/۷۰۴/۵۵۲	۲/۰۷۰/۵۹۸	۲/۵۰۹/۸۰۵	پاسپورت و کنسولگری
				وزارت داخله
۱۵۰/۰۰۰	۱۴۳/۸۸۴	۲۹۹/۴۷۶	۱۳۰۵/۰۱۵	اداره شهربانی
				وزارت عدلیه
۱/۰۰۰/۰۰۰	۱/۴۵۰/۹۰۴	۱/۴۵۰/۹۰۴	۷۰۰/۲۵۴	درآمدهای قضایی
				وزارت پست و تلگراف
۸/۰۰۰/۰۰۰	۶/۶۰۲/۲۰۳	۱۰/۵۹۸/۰۷۰	۱۲/۴۵۲/۱۸۹	اداره کل پست
۱/۰۰۰/۰۰۰	۱/۷۰۵/۶۵۳			حمل و نقل
۷/۷۵۰/۰۰۰	۷/۷۹۸/۷۴۲	۱۱/۳۲۱/۳۷۸	۱۳/۱۳۳/۳۹۰	اداره کل تلگراف
				وزارت معارف عمومی
۴۰۰/۰۰۰	۲۰۸/۵۳۳	۳۰۲/۲۰۴	۷۰/۰۱۹	شهریه مدارس
-	۱۶۹/۳۵۵	۷/۳۱۶	۹۹۱	۵ درصد میراث
۹۰۰/۰۰۰	۱/۰۷۰/۸۰۰	۷۸۴/۵۷۵	۶۹۹/۷۳۸	۲ درصد و ۱ قران برای هر خروار
-	۵۱۳/۸۴۵	۴۲۹/۸۷۶	۳۴۷/۷۶۸	۱ درصد حقوق

۵۴ وضعیت مالی و اقتصادی ایران...

۵۰/۰۰۰	۲۴/۶۴۲	۴۱/۶۹۶	۶۱/۶۲۹	درآمد مهر و عتیقه جات
				وزارت فواید عامه
۲۵/۰۰۰/۰۰۰	۱۷/۳۶۴/۶۹۴	۲۳/۲۴۵/۷۰۳	۲۸/۰۳۸/۳۸۵	امتیازات نفت
۱۶۰/۰۰۰	۱۳۱/۷۱۳	۲۵۱/۶۹۱	۳۱۴/۲۱۷	بانک شاهنشاهی ایران
۲۵/۰۰۰	۱۴/۳۸۷	۲۴/۳۳۰	۱۴/۷۵۵	بهره مؤسسات
۲۰۰/۰۰۰	۱۵۱/۸۵۳	-	۶۳/۶۱۷	اکسید آهن (خاک سرخ)
۷/۵۰۰/۰۰۰	۷/۶۵۱/۲۸۷	۶/۹۰۰/۵۴۵	۵/۹۴۴/۵۵۳	عوارض راهها
۳/۵۰۰/۰۰۰	۳/۶۱۷/۲۰۵	۲/۹۷۳/۶۹۹	۲/۰۸۴/۲۰۷	راه آهن، تراموا، کشتیرانی
۵۵۰/۰۰۰	۹۵/۲۹۰	۵۱۹/۴۲۲	۴۷۴/۷۸۸	معادن
۲۰۰/۰۰۰	۸۲/۲۲۴	۱۵۱/۴۴۴	۱۴۴/۵۴۴	جنگل ها
۲۰/۰۰۰	۳۰/۲۰۲	۴۹/۰۱۵	۹۴/۷۱۹	برق الکتریکی
۲۰/۰۰۰	۵/۷۹۵	۱۳/۵۴۳	۱۴/۲۴۴	اداره کل تلفن
۴۰/۰۰۰	۳۲۷/۵۳۰	۱۹۰/۷۹۲	۱۸/۹۰۹	متفرقه
۵/۰۰۰	۴/۳۳۲	۵/۰۴۸	۱۲/۱۲۲	مدرسه رنگریزی
۲۵۰/۰۰۰	۲۵۷/۹۵۴	۲۳۹/۱۴۸	۳۷/۵۰۰	شیلات
				مجلس
۴۶۰/۰۰۰	-	۲۴۰/۴۰۸	۱۳۳/۵۴۷	چاپخانه مجلس و مال اجاره باغ بهارستان
-	-	۶/۵۷۱/۶۴۰	-	تراز [درآمد] جنسی
۲۴۶/۶۷۵/۹۴۰	۲۳۷/۴۹۹/۰۴۸	۲۳۱/۱۱۸/۵۹۷	۲۲۸/۷۱۴/۲۹۹	جمع کل

درآمد گمرکات از زمان جنگ جهانی اول افزایش منظمی را نشان می دهد. درآمد گمرکات در دوازده سال گذشته در جدول زیر نشان داده شده است.

سال	درآمد به قران	
	دینار	قران
۱۹۱۳-۱۴	۸۰	۴۷/۴۰۲/۹۶۳
۱۹۱۴-۱۵	۵۵	۳۵/۱۹۹/۳۷۱
۱۹۱۵-۱۶	۵۰	۲۹/۴۹۸/۱۲۷
۱۹۱۶-۱۷	۲۰	۲۸/۹۱۷/۸۳۶
۱۹۱۷-۱۸	۵۵	۲۴/۱۸۸/۷۸۰
۱۹۱۸-۱۹	۸۰	۳۰/۰۵۷/۸۷۹
۱۹۱۹-۲۰	۵۵	۳۶/۰۶۲/۶۲۱
۱۹۲۰-۲۱	۳۰	۴۷/۵۵۷/۶۹۲
۱۹۲۱-۲۲	۱۵	۵۹/۶۴۱/۴۵۲
۱۹۲۲-۲۳	۷۰	۶۸/۰۹۳/۲۶۰
۱۹۲۳-۲۴	۳۰	۷۵/۲۶۵/۲۸۸
۱۹۲۴-۲۵	۳۵	۹۱/۲۹۰/۵۸۴

جدول زیر برآورد [درآمدها] برای سال ۱۹۲۶-۱۹۲۷ را نشان می دهد:

موارد	بودجه کلی	بودجه مخصوص	اختصاص یافته برای
مالیات مستقیم	۳۵/۰۸۴/۰۰۰	-	-
مالیات جنسی	۱۰/۶۸۸/۰۰۰	-	-
[درآمد] اراضی خالصه - نقدی	۴/۹۹۰/۰۰۰	-	-
[درآمد] اراضی خالصه - غله	۶/۸۳۲/۰۰۰	-	-
ترباک	۱۲/۵۰۰/۰۰۰	-	-
تنباکو	۱۳/۰۰۰/۰۰۰	-	-
مالیات غیرمستقیم	۴/۰۰۰/۰۰۰	-	-
سایر مالیات های غیرمستقیم	۴/۵۰۰/۰۰۰	-	-
انحصار قند و چای	-	۴۲/۰۰۰/۰۰۰	راه آهن
مالیات راه	-	۳۰/۰۰۰/۰۰۰	بزرگراه ها

گمرکات	۹۵/۵۰۰/۰۰۰	-	-
پوست بره	-	۳۰۰/۰۰۰	آموزش و بهداشت
امتیازات	۳۹/۰۸۰/۰۰۰	-	-
چاپخانه مجلس	۴۶۰/۰۰۰	-	-
ضرابخانه	۴/۰۰۰/۰۰۰	-	-
متفرقه	۱۰۰/۰۰۰	-	-
وزارتخانه‌ها	-	۲۵/۳۹۳/۰۰۰	-
سرشماری	-	۳/۰۰۰/۰۰۰	سرشماری
جمع	۲۵۶/۱۲۷/۰۰۰	۷۵/۳۰۰/۰۰۰	

دریافت‌های خالص گمرکی از گمرکات جنوب یعنی تمام بنادر و مناطق خلیج فارس برای به کارگیری در اداره صندوق بدهی گرو گذاشته می‌شود. مبلغ دریافت‌های گروی و غیرگروی گمرکات در جدول زیر مشخص شده است.

	۱۹۲۲-۳۰ به قران	۱۹۲۳-۲۴ به قران	۱۹۲۴-۲۵ به قران
کل	۶۸/۰۹۳/۲۶۰/۷۰	۷۵/۲۶۵/۲۸۸/۳۰	۹۱/۲۹۰/۵۸۴/۳۵
گمرکات جنوب	۲۸/۷۱۷/۵۷۵/۶۵	۳۱/۸۶۲/۸۲۹/۴۰	۳۹/۱۷۱/۸۰۷/۸۰
سایر گمرکات	۳۹/۳۷۵/۶۸۵/۰۵	۴۳/۴۰۲/۴۵۸/۹۰	۵۲/۱۱۸/۷۷۶/۵۵

جدول زیر دریافت‌های گمرکی از مرزهای ایالات برای دو سال مالی گذشته نشان می‌دهد:

دریافت‌های گمرکی از ایالات

ایالت	۱۹۲۳-۲۴ به قران	۱۹۲۴-۲۵ به قران	افزایش یا کاهش
بوشهر	۱۴/۷۳۰/۰۶۹/۶۰	۱۸/۱۶۴/۸۷۵/۷۵	+۳/۴۳۴/۸۰۶/۱۵
گیلان	۳/۹۰۸/۰۹۳/۰۵	۷/۰۹۴/۰۶۰/۰۰	+۳/۱۸۵/۹۶۶/۹۵

خوزستان	۱۱/۱۰۰/۶۱۲/۹۰	۱۳/۷۵۷/۳۱۲/۱۰	+۲/۶۵۶/۶۹۹/۲۰
سیستان	۷/۶۸۶/۷۷۶/۲۰	۹/۹۶۸/۹۸۱/۹۵	+۲/۲۸۲/۲۰۵/۷۵
بندرعباس	۶/۰۳۲/۱۴۶/۹۰	۷/۲۴۹/۶۱۹/۹۵	+۱/۲۱۷/۴۷۳/۰۵
آذربایجان	۵/۱۶۵/۵۷۹/۵۵	۶/۳۳۳/۹۸۵/۹۵	+۱/۱۶۸/۴۰۶/۴۰
خراسان	۲/۱۰۹/۲۵۳/۵۵	۲/۷۷۲/۵۱۰/۹۰	۶۶۳/۲۷۵/۳۵
آستارا	۷۶۲/۴۸۴/۷۵	۱/۱۶۳/۲۵۴/۰۵	+۴۰۰/۷۶۹/۳۰
کرمانشاه	۲۲/۲۵۲/۸۵۴/۷۰	۲۲/۶۳۶/۵۶۰/۴۵	+۳۸۳/۷۰۵/۷۵
مازندران	۶۲۹/۶۶۵/۱۵	۹۳۶/۱۱۰/۷۰	+۳۰۶/۴۴۵/۵۵
گمرکات تهران	۵۱۶/۳۰۸/۲۵	۸۱۹/۵۱۱/۱۰	+۳۰۳/۲۰۲/۸۵
استرآباد	۳۴۲/۶۸۲/۱۵	۳۸۰/۷۰۲/۳۰	+۳۸/۰۲۰/۱۵
اداره مرکزی	۲۸/۷۶۱/۵۵	۱۳/۰۹۹/۱۵	+۱۵/۶۶۲/۴۰
کل	۷۵/۲۶۵/۲۸۸/۳۰	۹۱/۲۹۰/۵۸۴/۳۵	۱۶/۰۲۵/۲۹۶/۰۵

حق الامتیاز نفت در سیزده سال گذشته به شرح زیر بوده است:

برای سال منتهی به ۳۱ مارس (به پوند)		برای سال منتهی به ۳۱ مارس (به پوند)	
۱۹۱۳	۲/۹۰۸	۱۹۲۰	۴۶۸/۷۱۸
۱۹۱۴	۱۶/۲۸۹	۱۹۲۱	۵۸۵/۲۸۹
۱۹۱۵	۳۳/۰۹۲	۱۹۲۲	۵۸۵/۵۵۳
۱۹۱۶	۳۵/۳۱۶	۱۹۲۳	۵۶۵/۲۶۰
۱۹۱۷	۱۰۶/۲۸۳	۱۹۲۴	۳۴۱/۹۹۶
۱۹۱۸	۲۲۴/۵۲۰	۱۹۲۵	۷۵۵/۶۵۷
۱۹۱۹	۲۲۸/۱۵۹		

علاوه بر حق الامتیازهایی که در بالا بیان شد، دولت ایران در طی دوازده سال گذشته مبلغ ۶۲/۰۰۰ پوند بهره ۲۰/۰۰۰ سهم از اولین بهره برداری شرکت که متعلق به دولت ایران بوده، دریافت کرده است.

۳۸. هزینه‌ها

همانگونه که در قسمت ۳۶ نشان داده شد، در سال ۱۳۰۱ ش. یک کسری ۲۶/۳۶۳/۶۱۲ قرانی وجود داشت و کسری سال بعد ۱۰/۱۹۲/۲۴۶ قران بود. اما در سال ۱۳۰۴ ش. مبلغ ۲/۵۱۰/۸۷۱ قران مازاد داشت و گزارش‌های ناکامل و برآوردهای سال جاری ۱۳۰۵ ش. مازاد تقریبی ۴/۰۰۰/۰۰۰ قرانی نشان می‌دهد. هزینه‌ها بر طبق بوجه‌بندی بخش‌ها برای سال‌های ۱۳۰۱ تا ۱۳۰۴ ش. و اعتبارات موافقت شده برای سال ۲۶-۱۹۲۵، در جدول زیر نشان داده شده است.

هزینه‌ها و اعتبارات

ماهیت هزینه‌ها	هزینه‌های سال ۱۳۰۱ به قران	هزینه‌های سال ۱۳۰۲ به قران	هزینه‌های سال ۱۳۰۳ به قران	اعتبارات سال ۱۳۰۴ به قران
کابینه سلطنتی، وزارت دربار و ولیعهد	۳۳/۸۴۷/۷۱۷/۰۰	۶/۱۴۲/۰۰۰/۰۰	۴/۲۰۷/۵۶۰/۰۰	۴/۴۰۷/۰۰۰/۰۰
مجلس	۲/۹۰۰/۱۳۸/۰۰	۲/۰۲۲/۸۶۳/۶۵	۴/۱۱۹/۵۱۶/۰۰	۴/۲۹۲/۶۶۰/۰۰
محمدعلی میرزا	۷۵۰/۰۰۰/۰۰	۵۶۲/۵۰۰/۰۰	۴۰۵/۰۰۰/۰۰	-
هیأت وزرا	۵۹۱/۳۴۴/۰۰	۴۶۶/۸۷۸/۱۵	۳۳۰/۸۴۶/۰۰	۵۹۴/۷۵۰/۰۰
وزارت مالیه، حقوق و هزینه‌های اداری	۳۲/۷۲۸/۱۱۳/۰۰	۲۹/۶۸۸/۱۴۸/۱۵	۲۶/۵۲۲/۷۹۱/۰۰	۳۲/۱۲۰/۹۴۰/۰۰
وزارت مالیه، مخارج بهره‌برداری و بازپرداخت دریافت‌های غیرقانونی	-	۳/۰۷۴/۸۲۰/۰۵	۷/۹۶۸/۶۳۰/۰۰	۹/۷۵۰/۰۰۰/۰۰
وزارت داخله، شهرانی، امنیه، محافظان شهر	۱۹/۹۰۲/۶۰۶/۰۰	۲۰/۸۹۲/۱۹۷/۴۰	۱۹/۳۳۸/۰۶۳/۰۰	۱۵/۸۲۰/۰۰۰/۰۰
(تا پایان ۲۵-۱۹۲۴ امنیه جزو وزارت داخله بود)				
امنیه	-	-	-	۵/۵۸۰/۰۰۰/۰۰
وزارت پست و تلگراف و	۱۹/۰۶۶/۱۸۴/۰۰	۱۶/۱۳۳/۹۶۲/۱۵	۱۳/۴۹۶/۶۲۲/۰۰	۱۶/۷۸۰/۰۰۰/۰۰

وضعیت مالی و اقتصادی ایران... ۵۹

				خدمات ارتباطی
۶/۲۰۰/۰۰۰/۰۰	۵/۴۹۰/۵۰۲/۰۰	۶/۰۹۹/۶۶۳/۹۰	۱/۷۹۷/۲۴۴/۰۰	وزارت عدلیه
۷/۰۱۸/۲۷۰/۰۰	۷/۲۲۴/۰۷۶/۰۰	۸/۲۱۶/۵۱۳/۳۵	۸/۹۰۰/۵۸۳/۰۰	وزارت فواید عامه
۷/۵۱۵/۴۸۲/۸۰	۴/۹۵۹/۳۷۳/۰۰	۷/۸۶۰/۰۴۰/۷۰	۶/۳۲۱/۹۸۷/۰۰	وزارت امور خارجه
۹۴/۰۰۰/۰۰۰/۰۰	۹۱/۳۵۶/۸۳۴/۰۰	۹۹/۹۱۷/۶۱۷/۵۵	۹۸/۴۲۳/۴۱۷/۰۰	وزارت جنگ
۶۷۳/۰۰۰/۰۰	-	-	-	دانشجویان
۷/۷۳۱/۳۸۰/۰۰	۶/۰۵۱/۳۵۸/۰۰	۷/۱۰۳/۷۲۱/۱۰	۴/۱۸۹/۱۳۹/۰۰	وزارت معارف عمومی
۱۸/۷۶۱/۸۹۰/۰۰	۵/۶۰۷/۴۸۳/۰۰	۶/۲۲۱/۰۱۸/۳۰	۷/۵۱۹/۹۴۲/۰۰	بدهی‌ها (بهره و تسویه اقساط)
۱/۶۵۰/۰۰۰/۰۰	۱/۹۰۵/۴۰۲/۰۰	۱/۵۷۹/۰۹۴/۳۰	۳/۷۶۴/۲۵۲/۰۰	اعتبارات ماهانه دولت
۸/۰۰۰/۰۰۰/۰۰	۵/۸۴۱/۰۳۹/۰۰	۶/۷۲۰/۰۴۲/۶۰	۴/۵۶۹/۱۸۹/۰۰	مستمری‌های ماهانه و سالانه
-	-	۵۶۲/۷۵۷/۱۰	-	آغاانه ارومیه
-	-	۲/۰۰۴/۳۵۵/۰۰	-	هزینه‌های معوق موافقت شده در بودجه
-	-	۹۳/۹۴۴/۹۵	-	تبلیغ اقتصادی
۱/۵۵۰/۰۰۰/۰۰	۹۲۴/۹۰۲/۰۰	۱/۳۳۷/۰۸۰/۳۵	۱/۲۱۰/۷۸۷/۰۰	مشاوران آمریکایی
-	۱۳۹/۱۵۹/۰۰	۹۶۱/۰۹۸/۸۰	-	انتخابات
۹۰۰/۰۰۰/۰۰	-	-	-	مجلس مؤسسان
۱/۳۶۳/۷۰۰/۰۰	۷۷۸/۵۶۲/۰۰	-	-	بهداشت
۱/۹۵۰/۰۰۰/۰۰	۶۷/۱۴۶/۰۰	-	-	حقوق مرکز و هزینه‌های ایالتی*
۵۰۰/۰۰۰/۰۰	-	-	-	هزینه بیماری گاو
-	۳/۲۰۰/۰۰۰/۰۰	-	-	خرید کشتی بخار و سایر اموال
-	۳/۸۳۳/۷۹۷/۰۰	-	-	ملزومات کلی
-	۸/۴۰۰/۰۰۰/۰۰	-	-	خرید شمش نقره برای ضرب سکه
-	۳۷۱/۴۳۲/۰۰	-	-	هزینه حمل شمش نقره

-	۵/۴۴۵/۸۲۲/۰۰	-	-	بیمه و بهره و جوه وام داده شده توسط بانک
-	-	-	۵۱/۰۸۵/۰۰	متفرقه
-	۷/۰۰۲/۲۶۲/۰۰	۱۳/۶۵۰/۵۲۶/۱۵	۳۷/۵۴۴/۱۸۴/۰۰	معوقات سال گذشته
۲۴۷/۱۵۹/۰۷۲/۸۰	۲۳۴/۹۸۸/۱۷۷/۰۰	۲۴۱/۳۱۰/۸۴۳/۷۰	۲۵۵/۰۷۷/۹۱۱/۰۰	جمع

*. Provincial Disponibles

۳۹. بدهی عمومی

دولت روسیه از ادعای خود برای بازپرداخت وام‌های ایران طبق شرایط معاهده ۱۹۲۱ ایران و روسیه صرف نظر کرده است. بدهی خارجی ایران اکنون منحصر به بدهی به بریتانیای کبیر و بانک شاهنشاهی ایران است. بدهی عمومی پرداخت نشده دولت شاهنشاهی ایران تا ۲۱ دسامبر ۱۹۲۵ م/ ۱۳۰۴ ش. مبلغ ۸-۹-۲۴۷/۳۴۷ پوند و ۷/۰۰۰/۰۰۰ قران بود.

نمایش صورت وضعیت وام‌ها و مساعده‌های قابل پرداخت توسط دولت ایران

تا تاریخ ۲۱ دسامبر ۱۹۲۵

حساب	تاریخ	مبلغ اصلی (به پوند)	درصد نرخ بهره	مبلغ سرمایه وصولی به پوند	وثیقه
۱. قرض بلندمدت وام بانک شاهنشاهی ایران	۱۹۱۰	۳۱۴/۲۸۱/۰۱۶/۰۴	٪۷	۶۲/۹۵۹-۹-۵	گمرکات جنوب انقضاء ۸ مارس ۱۹۲۸
وام بانک شاهنشاهی ایران	۱۹۱۱	۲۵۰/۰۰۰/۰-۰	٪۵	۱/۱۷۱/۳۸۷-۱۹-۴	گمرکات جنوب انقضاء ۱۹۶۵
وام بانک شاهنشاهی	۱۹۱۲	۱۴۰/۰۰۰/۰-۰	٪۷	۱/۱۷۱/۳۸۷	
مساعده دولت بریتانیا	۱۹۱۳	۲۰۰/۰۰۰/۰-۰	٪۷	۱۴۰/۰۰-۰-۰	گمرکات جنوب

مساعدۀ دولت بریتانیا (فارس)	۱۹۱۳	۱۰۰/۰۰۰-۰-۰۰	%۷	۲۰۰/۰۰-۰-۰۰	گمرکات جنوب
مساعدۀ دولت بریتانیا (کرمان)	۱۹۱۴	۵۰/۰۰۰-۰-۰۰	%۷	۵۰/۰۰۰-۰-۰۰	گمرکات جنوب
۲. قرض کوتاه مدت مساعدۀ بانک شاهنشاهی ایران	۱۹۲۵	۳/۲۰۰/۰۰۰	%۷	-	حق الامتیاز شرکت نفت ایران-انگلیس
مساعدۀ بانک شاهنشاهی ایران	۱۹۲۵	۱۵/۰۰۰/۰۰۰	%۹	۷/۰۰۰/۰۰۰	حق الامتیاز شرکت نفت ایران-انگلیس
مساعدۀ بانک شاهنشاهی ایران	۱۹۲۳	۷۷۰/۴۰۴-۶-۵	%۷	-	حق الامتیاز شرکت نفت ایران-انگلیس
مساعدۀ بانک شاهنشاهی ایران	۱۹۲۵	۲۰۰/۰۰۰-۰-۰۰	%۷	-	حق الامتیاز شرکت نفت ایران-انگلیس
کل	۱/۷۲۴/۳۴۷/۸۰۹ پوند				
کل	۷/۰۰۰/۰۰۰ قرآن				

کاهش بدهی عمومی بین ۲۱ مارس ۱۹۲۵ و ۲۱ دسامبر ۱۹۲۵ بالغ بر ۷-۱۵-۳۳۴/۳۹۸۳۹۸ پوند و ۱۱/۲۰۰/۰۰۰ قرآن بود. با این وجود، ارقام فوق به حساب نیامده و مساعده‌های موقت برای تأمین مالی ادارهٔ ارزاق دولتی صورت گرفت. وام‌هایی برای تأمین نیازهای غذایی توسط بانک در طی فصول برداشت به منظور خرید غلات فراهم شده و بازپرداخت‌ها از طریق عایدات فروش غلات به بانک انجام گرفته است. با این حال در سال ۲۶-۱۹۲۵ به دلیل کمبود محصول در نواحی مرکزی، ضرورت حمل‌گندم از ایالات دور ایران و از کشورهای خارجی و خرید کامیون، حساب‌های ادارهٔ ارزاق حدود ۱۵/۰۰۰/۰۰۰ قرآن کسری نشان می‌دهد که بایستی به عنوان بخشی از بدهی عمومی محاسبه شود.

دولت وجوه دریافتی از گمرکات جنوب را به عنوان وثیقه برای بازپرداخت بدهی صندوق به رهن گذاشته و برای بازپرداخت وام‌های بانک شاهنشاهی ایران که در جدول [وام‌ها] ذکر شده و بازپرداخت وام‌های ارزاق که در جدول ذکر نشده، دولت یک حق تصرف قطعی در حق الامتیاز شرکت نفت ایران-انگلیس مشخص

کرده است.

طبق این حق تصرف، تا زمانی که وام‌ها تسویه گردد، حق الامتیازهای نفت به بانک شاهنشاهی ایران در لندن پرداخت خواهد شد. میزان وام‌ها برای اهداف دولتی بالغ بر ۴۰/۰۰۰/۰۰۰ قران می‌شد که این مبلغ در سال ۲۳-۱۹۲۲ دریافت شده و هم اکنون عملاً تسویه گریده و در اوایل سال ۲۷-۱۹۲۶ به‌طور کامل از دفتر حساب‌ها پاک خواهد شد.

رئیس [بانک شاهنشاهی] در سخنرانی خود در گردهمایی عمومی بانک شاهنشاهی ایران در لندن در تاریخ ۲۱ دسامبر ۱۹۲۳ گفت:

«در نشست عمومی قبلی گفته شد که دولت ایران همواره با دقت تمام توافقاتش را با ما حفظ کرده و تجربیاتم از زمانی که رئیس بانک شده‌ام مرا قادر می‌سازد تا اظهاراتی که توسط پیشینیانمان صورت گرفته است تأیید کنم».

۴۰. مطالبات

مجلس در فوریه ۱۹۲۶ قانونی تصویب کرد که بازپرداخت مطالبات رعایای ایرانی علیه دولت را فراهم می‌کند. طبق این قانون، این مطالبات که تقریباً ۴۰/۰۰۰/۰۰۰ قران است، در طی ۲۰ سال مبلغ ۲۰/۰۰۰/۰۰۰ قران آن پرداخت خواهد شد. سهام اوراق قرضه با بهره ۵ درصد به مقدار مطالبه قانونی هر یک از مطالبه‌کنندگان به آنها داده خواهد شد و یک بیستم اوراق صادر شده با اقساط سالانه بازپرداخت خواهد شد.

باور بر این است که عملاً تمام مطالبات خارجی از ایران هم اکنون حل و فصل شده و شرط پرداختشان منتظر موافقت مجلس است. طبق توافقاتی که با دولت‌های ذینفع حاصل شده، تمایل به هزینه سالانه برای پرداخت اقساطی این بدهی‌ها، در حال حاضر زیاد دشوار نیست. باور بر این است که کل مطالبات خارجی که تاکنون می‌بایست پرداخت شود، بیشتر از ۱۱۰/۰۰۰/۰۰۰ قران نیست.

۴۱. دارایی‌های ملی

دولت ایران صاحب دارایی‌هایی با ارزشی است که پیش از این به برخی از آنها اشاره شده است. مهمترین این دارایی‌ها به شرح زیر فهرست شده است:

(۱)- **اراضی خالصه:** دولت ایران مالک روستاهای وسیع و بی شمار و اراضی کشاورزی و چراگاه‌های موسوم به اراضی خالصه است که در تمام بخش‌های کشور پراکنده بوده و درآمد سالانه اینها در شرایط کنونی بیش از ۱۲/۰۰۰/۰۰۰ قران است. برای نمونه، در واقع تمام ناحیه وسیع غله خیز سیستان به مساحت ۳۰۰۰ مایل مربع (۴۸۰۰ کیلومتر مربع) به عنوان یک بخش از اراضی خالصه متعلق به دولت است. با تأسیس سیستم آبیاری جدید و ماشین آلات کشاورزی و شیوه‌های کشاورزی علمی، تولید اراضی خالصه تا حد زیادی افزایش خواهد یافت و درآمدهای دولت از این منابع چند برابر خواهد شد. پیشرفت‌هایی در تلاش برای احیای بیساری از املاکی که در طی جنگ جهانی اول تخریب یا آسیب دیده بود، انجام گرفته و ماشین آلات کشاورزی آمریکایی، انگلیسی و روسی وارد شده و با موفقیت به کار گرفته شده است.

(۲)- **مؤسسات دینی:** بنیادهای دینی املاک بی شمار و ارزشمندی هستند که برای اهداف مذهبی و خیریه یا آموزش وقف شده‌اند.

(۳)- **رودخانه‌ها، بندرها، جنگل‌ها و حقوق زیر زمین:** تمام رودخانه‌های ایران، تمام بنادر به استثنای آنهایی که با سند، ملک خصوصی شده‌اند و کل حقوق زیرزمینی در تمام جنگل‌های طبیعی به استثنای آنهایی مالکیت خصوصی آنها ثابت شده است، متعلق به دولت است. حقوق عوارض آب‌ها و معادن و جنگل‌ها مطالبه و برای خزانه ملی جمع‌آوری می‌شود. استفاده از رودخانه‌ها و جویبارها برای تولید روشنایی و نیروی الکتریکی در انتظار توجه است و ثروت بزرگ جنگل‌های ملی هنوز استخراج نشده است.

(۴)- **جواهرات سلطنتی:** جواهرات سلطنتی ایران که بیشتر آن در فتح هند توسط نادرشاه به تصرف ایران درآمد و ارزش واقعی آنها چندین سال پیش حدود ۴۰۰/۰۰۰/۰۰۰ قران برآورد گردید، دارایی با ارزش برای دولت تشکیل می‌دهد.

(۵)- **یادبودها و آثار باستانی:** یادمان‌های تاریخی و آثار باستانی ایران یک دارایی بسیار ارزشمند تشکیل می‌دهد. یک شرکت فرانسوی امتیاز تحقیقات باستانشناسی ایران را در دست دارد. اما دولت ایران در اجرای کاوش‌های باستانشناسی از طرف خود آزاد است. موزه سلطنتی تهران شامل اشیاء باارزشی است و اخیراً کمیته‌ای از ایرانیان با حمایت کارشناسان خارجی برای تأسیس موزه

ملی در تهران و همچنین صورت‌برداری و ارزیابی دارایی‌های [ملی] تحت این عنوان تشکیل شده است.

(۶) - راه آهن تبریز جلفا: این مسیر خط آهن به طول ۸۰ مایل و یک خط فرعی به طول ۳۰ مایل اکنون توسط دولت به بهره‌برداری سودآور رسیده است.

(۷) - خط کشتیرانی دریاچه ارومیه: این دارایی شامل گمرکخانه، لنگرگاه، ناوگانی از قایق‌های موتوری و سکوها‌های شناور است که، اکنون به نحو سودآوری توسط دولت بهره‌برداری می‌شود.

(۸) - خط آهن رشت - پیربازار: این اموال شامل ۹/۶ کیلومتر خط آهن یک طرفه است که اکنون تحت اجاره یک شهروند ایرانی است.

(۹) - دارایی‌های تسویه نشده بانک ایران

(۱۰) - ساختمان‌ها، زمین‌ها، تجهیزات و...

(۱۱) - ۲۰/۰۰۰ سهم از نخستین بهره‌برداری شرکت نفت (شرکت وابسته به شرکت نفت ایران - انگلیس).

(۱۲) - کارخانه برق روشنائی تبریز: کارخانه برق روشنائی انزلی و نیمی از کارخانه برق روشنائی تهران.

(۱۳) - سایر دارایی‌هایی متفرقه.

۴۲. نتیجه‌گیری

از نقطه نظر اقتصادی و مالی وضعیت ایران دلگرم‌کننده است. به نظر می‌رسد که قانون‌گرایی به‌طور جدی برقرار شود. مجلس به‌طور چشمگیری علاقمند به توسعه اقتصادی و رفاه اجتماعی کشور است و تاکنون قوانین متعادل و سودمندی تصویب کرده است. دولت شواهد قاطعی از ثبات را نشان می‌دهد و وحدت ملی در حال افزایش است. نظم و امنیت در سر تا سر کشور وجود دارد. هیأت مالی آمریکایی در جریان کار خود، اقدامات رضایت‌بخشی از سوی دولت و [نیز] حمایت عمومی کسب می‌کند. هم اکنون بودجه‌هایی برای پروژه‌های زیربنایی اقتصادی فراهم شده است. درآمدها در حال افزایش است؛ هزینه‌های دولت تحت کنترل مناسب قرار گرفته و به‌طور منظم پرداخت می‌شود؛ بدهی عمومی در حال کاهش است و صادرات رشد سالمی را نشان می‌دهد. در نبود گرفتاری‌های بین‌المللی که نامحتمل

به نظر می‌رسد، می‌توان با اطمینان خاطر پیش‌بینی کرد که هیچ توقعی در پیشرفت‌های چشمگیری که در ایران در جریان است، وجود نخواهد داشت.

گزارشی درباره وضعیت مالی و بازرگانی ایران

۱۹۲۷-۱۹۲۵ م / ۱۳۰۴-۱۳۰۶ ش.^۱

خلاصه بازرگانی

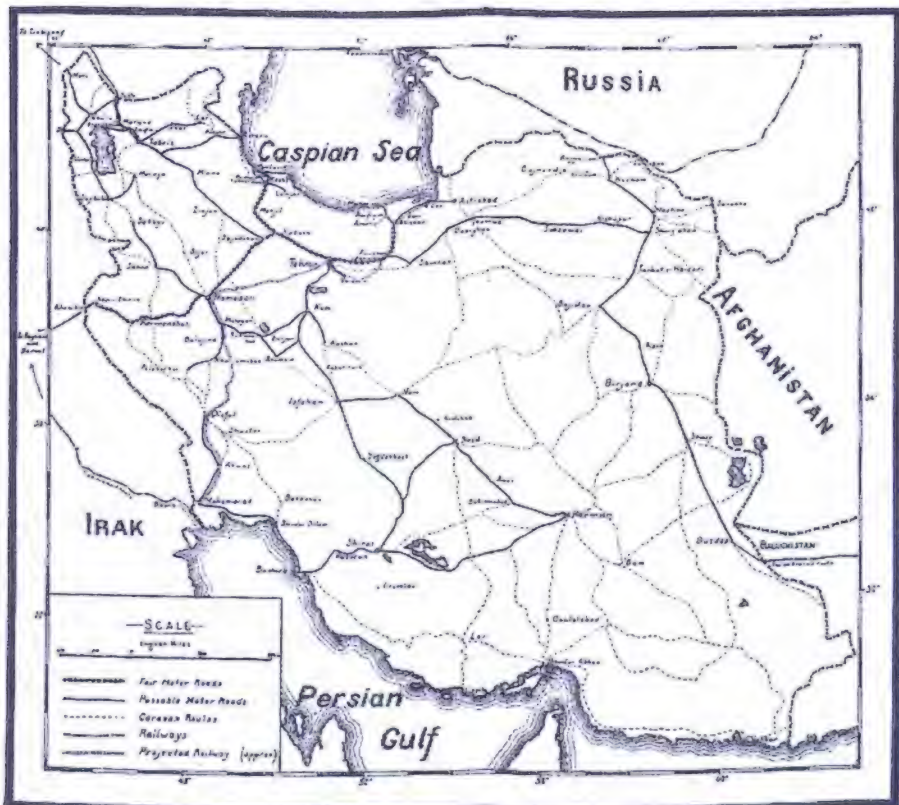
۱. مساحت: [مساحت ایران] حدود ۱/۶۴۸/۰۰۰ کیلومتر مربع و بیشتر آن بیابانی است.

۲. جمعیت: به دلیل نبود ارقام درست سرشماری برآورد جمعیت تنها به صورت تقریبی ممکن است. احتمالاً جمعیت ایران نزدیک به ۹ میلیون نفر است. بنابراین تراکم جمعیت در هر مایل مربع (۱/۶ کیلومتر مربع)، بیش از ۴۰ تا ۵۰ نفر نیست.

۳. مذهب: اکثر جمعیت ایران شیعه و تعداد آنها حدود ۷/۵ میلیون است، مهمترین گروه مذهبی بعد از شیعیان، اهل تسنن است که عمدتاً در کردستان و آذربایجان ساکن هستند و شمار آنها حدود ۸۰۰/۰۰۰ نفر می باشد. بقیه گروه های مذهبی ایران شامل یهودی ها، ارمنی ها، زرتشتی ها، مسیحیان نستوریان و بهائیان هستند و هر هیچ برآورد دقیقی از تعداد آنها در دست نیست.

۴. زبان ها: زبان رسمی مکاتبات بازرگانی با شرکت های خارجی، فرانسوی

1. Department of overseas trade. *Report on the Finance and Commerce of Persia*, 1925-1927, by E. R. Lingeman, London 1928.



۳. نقشه راههای ایران تا سال ۱۳۰۶ ش.

است. در شمال غرب ایران با زبان ترکی و گویشهای مربوط به آن حرف می‌زنند. کاربرد زبان انگلیسی در حال افزایش است.

۵. پول رایج: واحد پول ایران قران است. ۲۰ شاهی برابر ۱ قران و ۱۰ قران معادل یک تومان است. برای اهداف بازرگانی و محاسبات، یک قران معمولاً به ۱۰۰ سنت

[[دینار]] تقسیم می شود. اسکناس هایی که توسط بانک شاهنشاهی ایران منتشر شود، واحدهایی ۱ و ۲ و ۵ و ۱۰ و ۲۰ و ۵۰ و ۱۰۰ تومانی است و تنها در شهری که چاپ شده اند قابلیت خرج کردن دارند.

نرخ ارز: [ارزش واحد] قران بر پایه نقره استوار است و ارزش تبدیل آن با قیمت بازار نقره نوسان پیدا می کند. میانگین نرخ قران نسبت به پوند استرلینگ برای سال ۱۹۲۵-۲۶ و ۲۷-۱۹۲۶ به ترتیب ۴۳/۵۰ و ۴۸/۶۰ قران بود.

۶. اوزان

جدول وزن هایی که در حال حاضر مورد استفاده قرار می گیرد.

اوزان ایرانی	اوزان انگلیسی	اوزان متریک
۱ مثقال	۷۱/۶ گرین	۴/۶۴ گرم
۱ سیر = ۱۶ مثقال	۲ اوز = ۱۸۵ گرین	۷۴/۲۴ گرم
۱ من تبریز = ۴۰ سیر	۶/۵۴۶۴ پوند	۲/۹۷۰ گرم
۱ خروار = ۱۰۰ من تبریز	۶۵۴/۶۴ پوند	۲۹۷ کیلوگرم
۳ خروار	۱۹۶/۹۲ پوند	تقریباً ۱ تن کوتاه
۳ ۱/۴ خروار	۲۲۹/۲۴ پوند	تقریباً ۱ تن

یادداشت: باتمن را معمولاً به اختصار «من» می گویند و در شهرهای مختلف، متفاوت است. اما من تبریز بیشترین کاربرد دارد و در شمال ایران رایج است. ۱ من شاه برابر ۲ من معمولی است.

۷. مقیاس ها

برای لباس:

۱۶ گره ۱ ذرع (حدود ۴۰ ۱/۴ اینچ)

برای زمین:

۱ ذرع ۳۹ تا ۴۲ اینچ مطابق رسوم محلی

۶۰۰۰ ذرع ۱ فرسخ

برای مسافت:

۱ فرسخ ۲/۵ تا ۴ مایل (۴ تا ۶ کیلومتر) مطابق طبیعت کشور. فرسخ مسافتی

است که یک قاطر همراه با بار در یک ساعت می پیماید.

۸ اوزان و مقیاس های جدید پیشنهادی که توسط مجلس در ۳۱ می ۱۹۲۶ م/

۱۰ خرداد ۱۳۰۵ ش. تصویب شده به قرار زیر است:

جامدات

(واحد = ۱ درهم)

اوزان زیاد:

۲ گرم	۱۰ نخود یا ۲ درهم
۲/۵ گرم	نیم مثقال یا ۲/۵ درهم
۱۰ گرم	۱ مثقال یا ۱۰ درهم
۷۵ گرم	۱ سیر یا ۷۵ درهم
۷۵۰ گرم	۱ چارک یا ۷۵۰ درهم
۱ کیلوگرم	۱ سنگ یا ۱۰۰۰ درهم
۱/۵ کیلوگرم	۱ من یا ۱۵۰۰ درهم
۳۰۰ کیلوگرم	۲ خروار یا ۳۰۰۰۰۰ درهم

اوزان جزء:

۱ میلی گرم	۱ خردل یا $\frac{1}{1000}$ درهم
۱ سانتی گرم	۱ ارزن یا $\frac{1}{100}$ درهم
۵ سانتی گرم	۱ گندم یا $\frac{5}{100}$ درهم
۲۰ سانتی گرم	۱ نخود یا $\frac{20}{100}$ درهم

اندازه های طول:
واحد: ۱ گز = ۱ متر

اندازه زیاد:

۱ دکامتر	۱ گز
۱ هکتومتر	۱۰۰ گز
۱ کیلومتر	۱ مایل یا ۱۰۰۰ گز
۱ میریامتر	۱ فرسنگ یا ۱۵۰۰۰ گز

اندازه جزء:

۱ میلی متر	۱ هزارم =
۱ سانتی متر	۱ بحر =
۱ دسی متر	۱ گره =

اندازه سطح:
(واحد، ۱ گز مربع = ۱ متر مربع)

اندازه های زیاد:

۱ آر یا ۱ اوکامتر مربع	۱ قفیز =
۱ هکتار	۱ جریب =
۱ کیلومتر مربع	۱ مایل =

اندازه های جزء:

۱ دسی متر مربع	۱ گره مربع =
۱ سانتی متر مربع	۱ بحر مربع =
۱ میلی متر مربع	۱ مو مربع =

اندازه ظرفیت:

(واحد، ۱ گز مکعب = ۱ متر مربع)

اندازه‌های جزء:

۱ گره مکعب = ۱ دسی متر مکعب = ۱ پیمانه (برای مقیاس مایعات)
 ۱ بحر مکعب = ۱ سانتی متر مکعب
 ۱ مو مکعب = ۱ میلی متر مکعب

نکته: ماده ۸ قانون ۳۱ می ۱۹۲۶م / ۱۰ خرداد ۱۳۰۵ش. برای یکسان سازی اوزان و مقیاس مقرر کرده است که:

دولت باید در طی سه سال بعد از تصویب این قانون، دستگاه‌های لازم برای اجرای آن را ایجاد کند. چهار ماه قبل از اجرای قانون دولت باید با انتشار اعلامیه‌ای به تمام مناطق این تغییر قریب الوقوع را به اطلاع مردم برساند.

۹. تقویم: بنا به قانون مجلس، سال ایرانی اکنون به ۶ ماه ۳۱ روزه، ۵ ماه ۳۰ روزه و ۱ ماه ۲۹ یا ۳۰ روزه تقسیم می‌شود. نام‌های جدید این ماه‌ها احیای نام‌های قدیم ایرانی به جای اسامی جدیدتر ترکی است.

۱۰. نرخ حمل و نقل: میانگین کلی نرخ کرایه در جاده‌های اصلی وارداتی برای سال‌های ۲۷-۱۹۲۶ / ۶-۱۳۰۵ش. از قرار زیر است:

کرایه یک‌خروار بار به قران	[کرایه حمل] هر تن به پوند (تقریباً)	
۱۳۰-۱۴۰	۹-۱۰	بوشهر - شیراز به وسیله قاطر
۲۸۰-۳۰۰	۲۰-۲۱.۱۰	شیراز - تهران به وسیله کامیون
۴۱۰-۴۴۰	۲۹-۳۱.۱۰	
۲۵۰-۳۰۰	۱۷.۱۰-۲۱.۱۰	اهواز - اصفهان به وسیله قاطر
۱۲۰-۱۲۵	۸.۱۰-۸.۱۴	اهواز - تهران با کامیون
۳۷۰-۴۲۵	۲۶-۳۰.۴	
۲۰۰-۲۲۵	۱۴-۱۵.۱۴	بغداد - کرمانشاه به وسیله کامیون
۲۲۰-۲۵۰	۱۵.۱۰-۱۷.۱۰	کرمانشاه - تهران به وسیله کامیون
۴۲۰-۴۷۵	۲۹.۱۰-۳۳.۴	

برای جزئیات نرخ حمل و نقل و نوسانات فصلی در داخل ایران نگاه کنید به پیوست IV.

نرخ کرایه مسافر با وسایل نقلیه درجه اول از تهران به خانقین یا برعکس هر نفر ۱۸ پوند است.

۱۱. راه آهن: در ایران ۲۳۱/۲ مایل راه آهن به قرار زیر وجود دارد:
تبریز - جلفا (۱۳۶ کیلومتر) (با یک خط فرعی صوفیان - شرفخانه که ۴۸ کیلومتر مسافت دارد).

جدول زمانی حرکت قطارها [در مسیر تبریز - جلفا]	
تبریز - جلفا	یکشنبه‌ها و چهارشنبه‌ها
جلفا - تبریز	سه‌شنبه‌ها و جمعه‌ها
تبریز - شرفخانه	پنج‌شنبه‌ها
شرفخانه - تبریز	جمعه‌ها

رشت - پیر بازار ۱۲ کیلومتر

[در این خط] کالاهای از طریق آب از بندر پهلوی (انزلی) به پیر بازار در رأس مرداب می‌رسد و سپس با یک خط آهن باریک به رشت فرستاده می‌شود اما در حال حاضر (مهر ۱۳۰۶) از آن استفاده نمی‌شود.

میرجاوه - دزدآب (زاهدان) (۱۶۶ کیلومتر)

این خط قسمتی از سیستم راه آهن شمال غربی هند است. از میرجاوه تا دزدآب (زاهدان) ۱۶۶ کیلومتر است. از میرجاوه به زاهدان ۵ ساعت و در جهت مقابل ۲/۵ ساعت زمان می‌برد. قطارها سه‌شنبه و جمعه میرجاوه را به مقصد دزدآب ترک می‌کنند و چهارشنبه و یکشنبه برمی‌گردند. کالاهای رهسپار شرق ایران را می‌توان از طریق کراچی و راه آهن هند به رأس راه آهن در دزدآب (زاهدان) فرستاد. اگر کالا با ترانزیت از طریق هند به ایران ارسال شود، برای بازپرداخت ۱۵ تا ۱۶ درصد از عوارض وارداتی پرداخت شده در هنگام ورود به هند، [عنوان] گیرندگان بر روی کالاهای رسیده به دزدآب (زاهدان) نوشته می‌شود.

خطوط آهن عراق نیز مسئولیت ارسال کالاهای ارسال شده از بصره به مقصد

همدان، کرمانشاه، تهران و سایر نواحی شمالی ایران یا [شمال] عراق به عهده دارد. این کالاها به موقع ارسال می‌شود و با نرخ سودمندی به قصر شیرین یا کرمانشاه می‌رسد. عوارض ترانزیت کالا از طریق عراق در حال حاضر مبلغ نیم درصد است.

تهران - شاه عبدالعظیم (۸ کیلومتر)

این خط ارزش تجاری ندارد و تنها برای فرستادن زائران از تهران به مسجد شاه عبدالعظیم مورد استفاده قرار می‌گیرد.

۱۲. بار و بسته‌ها

(به‌طور تقریبی)

۱ بار الاغ	= ۶۸ تا ۸۱ کیلوگرم
۱ بار قاطر	= ۹۱ تا ۱۱۳ کیلوگرم
۱ بار شتر	= ۱۵۹ تا ۱۸۱ کیلوگرم
۱ گاری ۲ چرخه	= ۲۹۵ تا ۴۵۴ کیلوگرم
۱ گاری چهار اسبه	= ۱/۵ تا ۲ تن

کالاهایی که برای حمل به صورت بسته‌ای در نظر گرفته می‌شود باید در بسته‌هایی به وزن ۷۵ تا ۲۰۰ پوند بسته بندی شود. این بارها باید محکم بسته بندی شود و در داخل لایه‌ای محافظ از مواد ضد آب گذاشته شود. طبق اطلاعیه هیأت نمایندگی دولت شاهنشاهی اخیراً چندین صندوق از انگلستان خریداری شده که سازندگان انگلیسی به‌طور کلی سفارشات که توسط واردکنندگان ایرانی در خصوص بسته‌بندی دقیق کالاها به آنها داده شده، توجه نکرده‌اند. شرکت‌های باربری دریایی بریتانیا باید این را درک کنند که هر نوع محموله‌ای که برای یکی از شهرهای داخلی ایران ارسال می‌شود، در معرض نقل و انتقال در ناهموارترین مناطقی است که می‌توان تصور کرد.

با توجه به موقعیت طبیعی کشور و وضعیت راه‌ها، کاروان‌ها روزانه مسافتی بین ۱۵ تا ۲۵ مایل و وسایل نقلیه چرخ دار روزانه ۲۰ تا ۲۵ مایل طی می‌کنند.

عوارض گمرکی: وضعیت عوارض گمرکی بدون تغییر باقی مانده است. واردات روسیه با [همان] نرخ تعرفه سال ۱۹۰۳ ادامه دارد، درحالی‌که برای واردات

از سایر کشورها طبق نرخ تعرفه سال ۱۹۲۰ عوارض بیشتری پرداخت می‌شود. دولت ایران برای ایجاد تعرفه گمرکی جدید با روسیه در حال مذاکره است و می‌خواهد که به عنوان یک کشور مستقل در تمام مرزهایش تعرفه گمرکی جدید اعمال کند. این تعرفه گمرکی جدید در ۲۴ اکتبر ۱۹۲۷/۴ آبان ۱۳۰۶ توسط مجلس تصویب شده اما تا هنگام نوشتن این متن هنوز به اجرا در نیامده است. کشتی‌های بخار: (برای جدول تمام وقت و نرخ‌های آن نگاه کنید به «فهرست کلی بازرگانی پرداخت شده توسط خارجی‌ها!»^۱ که سالانه توسط اداره گمرکات ایران در تهران منتشر می‌شود).

دریای خزر

در اینجا سه خط کشتیرانی وجود دارد که توسط شرکت روسی کاسپار اداره می‌شود.

بندر باکو - پهلوی (انزلی)، هر دوشنبه باکو را ترک کرده و سه‌شنبه به بندر پهلوی می‌رسد و روز بعد برمی‌گردد.

استراخان - باکو - پهلوی از طریق آستارا (جدول زمانی مشخصی ندارد). باکو، آستارا - پهلوی، شهبسوار (تنکابن)، مشهدسر (بابلسر)، بندر گز و برعکس. کشتی‌های بخار این مسیر در چهارشنبه باکو را ترک کرده و پنجشنبه روز بعد به بندرگز می‌رسند. این کشتی‌ها در چهارشنبه بندرگز را ترک می‌کنند و در دوشنبه هفته بعد به باکو بازمی‌گردند.

خلیج فارس

(بریتانیا)

a) شرکت کشتی بخار هند انگلیس، کشتی‌های بخار زرهی تندرو و کندرو را برای حمل و نقل مسافر و بار بین بمبئی، کراچی و بصره به کار انداخته است. سرویس‌های تندرو با کشتی‌های بخاری زرهی شرکت کشتیرانی ماورای اسپانیا ارتباط دارد و برای رسیدن چهار روزه بین بصره و کراچی زمان‌بندی شده و فقط در خرمشهر و بصره توقف می‌کند.

سرویس‌های کندرو در شهرهای خرمشهر، کویت، بوشهر، بحرین، دُبی، لنگه، هنگام، بندر عباس، جاسک، مسقط، چابهار، گواتر، پاسنی، کراچی و بمبئی توقف می‌کنند. به دلیل تاخیرهایی که در بارگیری در بندرگاه‌های بی حفاظ و شرایط بد آب و هوایی متحمل می‌شود، جدول زمانی مشخص ندارد.

(b) یک سرویس مستقیم حمل بار و مسافر توسط آقایان فرانک^۱ و به همراه شرکت الرمان و بوکنال^۲ بین اروپا و بصره راه اندازی شده است. این سرویس هر ماه از لندن، گلاسکو، منچستر و ماریسی و هر دو ماه یک بار از آنتورپ^۳ حرکت می‌کند. این کشتی‌ها از طریق بارنامه محموله‌ها را به بغداد و اهواز می‌رساند.

آلمان

خط آلمانی هانزا نیز خدمات حمل بار و مسافر بین برمه و بنادر خلیج فارس و بصره را در دست دارد. بار را به وسیله شرکت بین النهرین - ایران و از طریق بارنامه می‌توان به بغداد یا اهواز فرستاد. کشتی‌های بخار این شرکت محموله‌ها را از بصره و خرمشهر به ترتیب به بغداد و اهواز می‌فرستند.

۱۵. پست و تلگراف

بسته‌های پستی

سرویس (۱). بسته‌های پستی از ایران به مقصد هند، بعد از پرداخت عوارض گمرکی و تعرفه پست داخلی، نهایتاً به وسیله اداره پست ایران، از طریق پست امانی به یکی از پنج اداره پستی زیر فرستاده می‌شود: بوشهر، بندر عباس، لنگه و خرمشهر یا دزدآب (زاهدان)

سرویس (۲). بسته‌های غیربیمه شده را همچنین می‌توان از طریق راه‌های ماشین رو به عراق ارسال کرد. این بسته‌ها باید با پست امانی به قصر شیرین فرستاده شود و عنوان «نامه از راه زمینی به بغداد - حیفا» بر روی آدرس نوشته شود. تمام بسته‌ها باید در جعبه‌های چوبی، قوطی حلبی، برزنت و امثال اینها بسته بندی شود و نباید تنها در

1. Frank C. Strick.

2. Ellerman & Bucknall.

3. Antwerp.

کاغذ یا بسته مقوایی گذاشته شود. نرخ تعرفه ارسال محموله‌های پستی از ایران به قرار زیر است:

- ۱) ۵ صدم یک قران برای ۱۰۰ مثقال (تقریباً ۱ پوند) یا کسری از آن در هر ۵ فرسخ (۳۲ کیلومتر)، به شرطی که بیشتر از ۲۰ فرسخ (۱۲۸ کیلومتر) نباشد.
- ۲) ۱۰ صدم یک قران برای هر ۱۰۰ مثقال یا کسری از آن برای هر فرسخ که بیشتر از ۲۰ فرسخ کمتر از ۱۹۰ فرسخ (۱۲۱۶ کیلومتر) باشد.

۳) ۳ قران برای هر ۱۰۰ مثقال برای مسافت بیش از ۱۹۰ فرسخ
کمترین هزینه برای ارسال یک بسته نیم قران است. تمام مسافت‌ها طبق آمار راه‌های دولت که در ادارات پست قرار دارد، محاسبه می‌شود. برای تمام هزینه‌های فوق یک مالیات اضافی ۵۰ درصدی تحمیل می‌شود. همچنین بر تمام بسته‌هایی که بیش از ۶۰ سانتی‌متر پهنا یا ۲۰ سانتی‌متر ارتفاع داشته باشد یک هزینه اضافی ۲۵ درصدی تحمیل می‌شود. هزینه مهر کردن در گمرکات و دیگر هزینه‌ها نیز یک مورد فوق‌العاده است. هزینه ارسال یک بسته از بوشهر - بندری که معمولاً بسته‌های انگلیسی از آنجا وارد می‌شود - به تهران، حدوداً برای هر پوند، ۱ لیره یا ۴ دلار است.

برای نرخ تعرفه‌های پستی اداره پست امانی و جزئیات اطلاعات آن نگاه کنید به راهنمای اداره پست انگلستان.

شایان ذکر است که فرستادن کاتالوگ‌ها و غیره از طریق ادارات پست جنوب ایران و خدمات پست داخلی ایران غیرمعمول است زیرا هزینه‌های ارسال دوباره، آنچنان سنگین است که دریافت‌کنندگان اغلب اقدام به واگذاری آن نمی‌کنند. معامله کتاب و نمونه‌های سبک ممکن است به وسیله نامه پستی از طریق روسیه فرستاده شود. (حداکثر وزن ۲ کیلوگرم، اما به صورت تک جلدی تا ۳ کیلوگرم نیز پذیرفته می‌شود).

تلگراف

ارتباط مستقیم تلگرافی بین لندن و تهران به وسیله شرکت تلگراف هندو - اروپا صورت می‌گیرد. علاوه براین، بخش تلگراف هند - اروپا خدمات تلگرافی بین کراچی و تهران را نیز انجام می‌دهند. تلگرام‌ها با دقت و سرعت به ایران می‌رسد. در

شهرهای عمده مانند تهران، تبریز، اصفهان و کرمان ادارات تلگراف توسط کارمندان انگلیسی اداره می‌شود و در نتیجه ارتباطات تلگرافی همانند اروپا قابل اعتماد است. نرخ هر کلمه تلگرام از انگلستان به ایران ۱ پوند تا ۷ دلار است. تلگرام‌های به تأخیر افتاده پذیرفته نمی‌شود.

دولت ایران اخیراً یک ایستگاه بی‌سیم در تهران راه اندازی کرده که توسط روسیه و سوریه اداره می‌شود. نرخ آن بسیار بالا نیست و تاکنون قابل اعتماد بودن آن زیاد ثابت نشده است.

۱۶. واردات و صادرات

سال	ارزش (قران)
۱۳-۱۹۱۲م / ۲-۱۲۹۱ش	واردات ۵۶۷/۵۷۵/۶۳۹ صادرات ۴۳۶/۳۳۳/۲۷۱
جمع کل	۱/۰۰۳/۹۰۸/۹۱۰
۲۷-۱۹۲۶م / ۶-۱۳۰۵ش*	واردات ۷۸۶/۸۰۰/۰۰۰ صادرات ۷/۱۰۴/۰۰۰/۰۰۰
جمع کل	۱/۸۹۰/۸۰۰/۰۰۰

*. این ارقام تقریبی است.

I. مروری بر سال مالی ۱۳۰۴ش. (۱۹۲۵-۲۶) و ۱۳۰۵ش. (۱۹۲۶-۲۷)

مقدمه

گزارش پیشین این مجموعه دربارهٔ بازرگانی و صنعت ایران به تاریخ آوریل ۱۹۲۵ برمی‌گردد. این فاصله زمانی نشانگر یک مرحلهٔ کاملاً متمایز در تحول اقتصادی ایران است. بنابراین خوب است که با مروری با شرایط عمومی و وقایع برجسته دو سال اخیر تا ۲۰ مارس ۱۹۲۷ / ۳۰ اسفند ۱۳۰۵، توصیفی از وضعیت کنونی ایران ارائه شود.

به خاطر پیوستگی و راحتی سال خورشیدی ایرانی، پس از این تمام ارقام به دست آمده و نقل شده به جز یک مورد استثنایی با سال ایرانی ذکر خواهد شد.

متن اصلی این گزارش، در نظر دارد عمدتاً به وضعیت اقتصادی ایران در سال ۱۳۰۵ش. / ۲۷-۱۹۲۶م آنگونه که برای نویسنده آشکار شده، پردازد اما تا جایی که ممکن بوده مقایسه‌ای با دو سال اخیر صورت گرفته است. نتیجه‌گیری‌ها حاصل ثبت وقایع تا این لحظه است.

۱۳۰۴ (۲۱ مارس ۱۹۲۵ تا ۲۰ مارس ۱۹۲۶): برنامه تمرکزگرایی سیاسی و مالی علی‌رغم برخی مقاومت‌ها ادامه یافت. در هر دو مورد روش‌های به کار گرفته شده سختگیرانه اما تا حدی مؤثر بود. دکتر میلسپو رئیس کل مالیه ایران تاکنون به آسودگی در مقامش مستقر شده است. سختگیری مخالفان نسبت به مأموریت وی و روش‌هایش در ابتدای این دوره کاهش یافت.

از این جهت سیاست وی این بوده که مالیه ایران را تحت نظم درآورد. مقدم بر این، سیاست وی دعوت کردن از سرمایه‌های خارجی برای کمک به توسعه واقعی منابع کشور بود، اما ظاهراً پس از مسافرت دکتر میلسپو به آمریکا در بهار ۱۹۲۵/ ۱۳۰۴ش. این سیاست وی نقض شد. ایران خود سرمایه مورد نیاز برای توسعه اقتصادی‌اش را خواهد یافت. تاکنون تمام نظریات برای دریافت وام خارجی کنار گذاشته شده است. قانون انحصار قند و چای به تاریخ ۳۰ می ۱۹۲۵/ ۱۰ خرداد ۱۳۰۴ برای تأمین بودجه راه‌آهن نخستین نشانه یک تغییر آشکار در استراتژی مالی ایران است.

برداشت محصول سال ۱۹۲۴/ ۱۳۰۴ش. بد بود؛ نشانه‌های بهار سال ۱۹۲۵/ ۱۳۰۴ش. حاکی از آن است که وضعیت محصول این سال به نحو چشمگیری بدتر خواهد بود. مقامات ایرانی به هیأت مالی [آمریکایی] متکی هستند، شماری از آنها مسئول اداره ارزاق هستند تا جایی که موقعیت اقتضاء می‌کرد اقدامات پیشگیرانه‌ای انجام دادند اما در نوامبر (آبان) متوجه شدند که ذخیره غلات تهران به‌طور وحشتناکی پائین آمده است، در حقیقت پایتخت با یک قحطی قریب‌الوقوع مواجه بود. بخش‌های مختلف ایالت نیز در مضیقه بودند. چیزی شبیه هراس پدید آمد؛ گندم از روسیه و هند خریداری شد؛ تمام وسایل حمل و نقل برای حمل مواد غذایی مورد تقاضا قرار گرفت و کامیون‌های موتوری در مقیاس زیاد وارد گردید. گفته

می‌شود کمبود مالی شدیدی برای دولت به وجود آمده است. این در حالی است که کاهش تجارت بسیار جدی بوده است.

بدون تردید، بحران حمل و نقل که خود ناشی از کمبود غلات بود، تا حدی مسبب تحریم اقتصادی [ایران] بوده که دولت شوروی در اول فوریه بر تمام واردات از ایران (به جز پنبه) اعمال کرده است. در سال ۱۹۲۵ تراز بازرگانی روسیه در مرزهای اروپایی ۱۳۵/۵ میلیون روبل و از طرف مرزهای آسیایی ۱۵/۵ میلیون روبل کسری داشت. نیاز روس‌ها به اصلاح تراز بازرگانی و حفظ ارزش گیروانکه^۱ بدیهی بود. در دسامبر ۱۹۲۵/آبان ۱۳۰۴ شعبات ایرانی بانک ایران - روس^۲ از خرید گیروانکه از بازرگانان ایرانی خودداری کردند. این مقدار گیروانکه مخصوصاً در این زمان به دلیل فروش‌های اخیر ایرانیان در نمایشگاه نیژنی Nijni زیاد بود. اما هراسی که این تصمیم به وجود آورد، در مقابل وحشتی که از اجرای تحریم ناگهانی محصولات ایرانی به وجود آمده بود، چیز مهمی نبود.

دولت شوروی پی برده بود با اینکه سازمان‌های بازرگانی آنها محصول ایالات شروتمند ایرانی واقع در حاشیه دریای خزر را خریداری می‌کنند اما با توجه به نیاز به (وسایل) حمل و نقل، نمی‌توانند کالاهای روسی را در مناطق داخلی ایران به فروش برسانند. از این رو شوروی تصمیم گرفت تا خرید محصولات ایرانی را به جز پنبه که نیاز ویژه‌ای به آن داشتند، متوقف کنند.

این واقعیتی است که آنها ممکن است که در ابتدا سیستم جواز واردات را رواج دهند و سپس به زور جلوی واردات از مرزهای اروپایی را بگیرند.

اگر چه تأثیرات زینبار اقدامات روس‌ها اولاً به دلیل خریدهای پنهانی سازمان‌های بازرگانی روسیه در ایران - که تا حدی منجر به کاهش قیمت‌ها شد - و دوماً به دلیل صدور نهایی جواز صادرات به برخی از بازرگانان ایرانی، تا حد زیادی کاهش یافت، اما تحریم اقتصادی ایران آشکارا تا هنگام انعقاد قرارداد بازرگانی ایران و روس در مسکو به تاریخ اول اکتبر ۱۹۲۷/۱۱ مهر ۱۳۰۶، رسماً به قدرت خود باقی ماند.

۱۳۰۵ (۲۱ مارس ۱۹۲۶ تا ۲۰ مارس ۱۹۲۷). سال ۱۳۰۵ سال خوبی برای

۱. chervontsi واحد پول روسیه.

2. Ruspers.

اقتصاد ملی نبود. این مسئله مؤید نتایج وقایع و اشتباهات سال گذشته بود: بحران حمل و نقل، تحریم اقتصادی روسیه، مالیات‌های جدید و بلااستفاده ماندن بودجه عمومی؛ درحالی‌که کمبودهای حاصل شده پول به دلیل توقف زینبار و کم فروشی مسکوک در گردش و خیم تر می‌شد، بازار واردات از کاهش مداوم ارزش قران در برابر ارزهای خارجی نگران بود.

خوشبختانه برداشت محصول ایران در سال ۱۳۰۵ بسیار عالی بود و محصول خوب تریاک بازار آماده‌ایی در شرق دور یافت. افزایش بسیار زیاد سهم ایران از درآمد شرکت نفت ایران - انگلیس نیز فرصت بسیار مناسبی برای خزانه کشور به وجود آورد.

تنها اقدام سازنده و ارزشمندی که در این سال به اجرا درآمد، ایجاد یک مؤسسه کارگشایی در تهران تحت حمایت دولت بود که با بهره ۹ درصد وام می‌داد. این اقدام بازار وام کوتاه مدت پایتخت را متحول کرده است. تاکنون بانک‌های کوچک یهودی در حالتی قرار گرفته‌اند که از مشتریانشان ماهانه ^۱ ۲ تا ۳ درصد بهره مطالبه می‌کنند.

II. مالیه

A. درآمد: درآمد سال مالی ۱۳۰۴ ش. (۲۱ مارس ۱۹۲۵ تا ۲۰ مارس ۱۹۲۶) بالغ بر ۲۹۲/۳۶۴/۲۲۸ قران معادل ۶/۷۲۱/۰۱۷ پوند بود. یعنی با [محاسبه] نرخ متوسط هر پوند ۴۳/۵۰ قران در طول سال. ارقام سال جاری شامل ترکیب جدید مالیات راه، مبلغ ۳۲۳/۴۱۶/۸۶۳ ریال معادل ۶/۴۵۴/۶۶۸ پوند بود (با نرخ ۴۸/۶ قران به ازای هر پوند) که با [محاسبه] دریافتی قران، ۱۰/۶ درصد افزایش نشان می‌دهد.

منابع اصلی درآمد در طی این دو سال اخیر به شرح زیر است:

۱۳۰۵		۱۳۰۴		
درصد از کل درآمد	قران	درصد از کل درآمد	قران	
۲۸/۴	۹۱/۸۴۷/۰۷۷	۳۲/۷	۹۵/۷۶۹/۲۰۴	گمرکات
۱۹/۰	۶۱/۵۸۸/۵۸۶	۲۰/۷	۶۰/۴۶۰/۰۷۵	مالیات مستقیم
۱۵/۶	۵۰/۵۰۷/۸۸۶	۱۴/۲	۴۱/۵۱۸/۸۳۳	امتیاز شرکت نفت
				ایران وانگلیس
۱۱/۰	۳۵/۴۸۴/۶۲۱	۱۴/۱	۴۱/۳۴۷/۸۳۷	مالیات‌های غیر مستقیم
۴/۸	۱۵/۷۴۲/۹۴۵	۵/۷	۱۶/۳۹۱/۰۸۴	انحصار تریاک
۴/۵	۱۳/۱۲۶/۲۹۶	۳/۸	۱۱/۱۳۵/۹۳۱	انحصار تنباکو
۶/۱	۱۹/۶۲۸/۴۱۴	۵/۹	۱۷/۳۹۴/۰۴۷	پست و تلگراف
۳/۵	۱۱/۱۲۱/۳۶۷	۴/۰	۱۰/۸۰۹/۸۶۳	اراضی خالصه
۱۱/۸	۳۸/۱۲۸/۰۶۸	۲/۷	۷/۹۷۷/۸۶۰	مالیات راه
۹۵/۴		۹۴/۳		

پایان سال مالی شرکت نفت ایران و انگلیس ۳۱ مارس (۱۰ فروردین) است اما حق‌الامتیاز دقیقاً در نوامبر اخیر پرداخت شده و در بودجه سال جاری ایران منظور شده است. مقدار حق‌الامتیاز برای سال ۱۳۰۵ که در دوم نوامبر ۱۹۲۷ به حساب دولت ایران واریز شده، دقیقاً مبلغ ۶۹/۴۸۰/۶۰۰ قران (به نرخ هر پوند ۵۰ قران) بوده، به جای ۵۰/۵۰۷/۸۸۶ قران که در بودجه فوق منظور شده است.

B. هزینه: در طی دو سال اخیر هزینه‌ها به شرح زیر بوده است:

قران	پوند استرلینگ	
۱۳۰۴ (۲۶-۱۹۲۵)	۲۳۶/۲۷۷/۹۱۳	هر پوند ۴۳/۵۰ قران
۱۳۰۵ (۲۷-۱۹۲۶)	۲۵۳/۵۵۶/۷۲۱	هر پوند ۴۳/۵۰ قران

موارد اصلی هزینه‌ها به قرار زیر است:

۱۳۰۵		۱۳۰۴		
درصد	قران	درصد	قران	
۳۹/۵	۱۰۰/۲۵۳/۰۰۰	۴۳/۰	۱۰۰/۲۵۳/۰۰۰	وزارت جنگ (شامل ۵/۵۸۰/۰۰۰ قران برای ژاندارمری
۱۵/۰	۳۸/۱۱۳/۲۰۶	۱۶/۱	۳۷/۸۲۴/۷۸۱	وزارت مالیه
۶/۷	۱۷/۱۹۷/۴۳۱	۶/۳	۱۵/۰۰۶/۰۴۸	وزارت داخله
۶/۹	۱۷/۶۱۲/۲۳۲	۶/۲	۱۴/۶۷۹/۴۳۶	وزارت پست و تلگراف
۲/۸	۷/۱۰۹/۴۳۳	۳/۳	۷/۸۰۲/۹۴۰	مستمری‌ها
۴/۱	۱۰/۴۷۱/۸۰۵	۲/۹	۶/۸۰۴/۶۲۹	وزارت (معارف)
۲/۸	۷/۰۲۶/۰۲۳	۲/۷	۶/۲۸۵/۵۰۸	وزارت امور خارجه
۲/۵	۶/۳۰۱/۸۸۷	۲/۵	۵/۹۸۶/۲۰۲	وزارت عدلیه (دادگستری)
۷/۲	۱۸/۲۲۴/۸۹۴	۲/۲	۵/۲۸۷/۴۲۳	وزارت فواید عامه
۱/۹	۴/۹۴۷/۰۰۰	۱/۸	۴/۱۷۰/۸۵۹	وزارت دربار
۱/۳	۳/۲۵۹/۲۰۷	۱/۶	۳/۹۲۶/۸۰۰	مجلس
۲/۴	۶/۱۸۹/۴۲۱	-	-	شهرداری‌ها
۹۵/۸		۹۷/۲		

[دلیل] اندک بودن هزینه ضروری تولیدی ذکر خواهد شد. مجموع دریافت‌های مالیات راه که در فوریه ۱۹۲۶ ارائه شد، شامل ارقام سال ۱۳۰۵ می‌باشد. بعد از کسر مخارج جمع‌آوری یعنی ۱/۴۲۶/۸۹۰ قران، درآمد خالص آن بالغ بر ۲۴/۴۰۲/۹۰۰ قران بود که به شرح زیر توزیع شده است:

اداره راه (وزارت فواید عامه) ۱۵/۸۳۷۳۵۱ قران؛ آموزش و پرورش (معارف) ۱/۵۰۲/۸۰۷؛ مؤسسات خیریه (وزارت داخله) ۵۵۱/۳۴۷؛ بهداشت عمومی ۳۲۱/۹۷۶ تمام مخارج تحت این عنوان در سال ۱۳۰۵ مبلغ ۱/۷۱۸/۵۳۹ (بود)، شهرداری‌ها نیز ۶/۱۸۹/۴۲۱ قران از همین منبع دریافت کرده‌اند که این استرداد وجه، از مبالغی که پیش از اجرایی شدن مالیات راه وصول می‌کردند کمتر است.

یادداشت: آمار نقل شده فوق هم در مورد درآمدها و هم در مورد هزینه‌ها از

منابع رسمی ایرانی استخراج شده است.

C. وجوه سپرده: مانده بستانکار دولت در ۲۱ مارس ۱۹۲۷ (اول فروردین ۱۳۰۶)، بالغ بر ۱۲۳/۹۶۱/۳۴۴ قران معادل ۳/۱۹۹/۱۴۱ پوند (با حساب هر پوند ۴۵ قران)، یا تقریباً نصف درآمد سال گذشته بود.

برای بودجه راه آهن به تنهایی مبلغ ۸۵/۴۲۱/۳۹۰ قران در نظر گرفته شد. مقدار کل دریافت های حاصل از انحصار قند و چای که بودجه راه آهن به وسیله آن تأمین می شود، برای ده ماه نخست سال ۱۳۰۴ ش. بالغ بر ۳۶/۵۱۳/۴۶۰ قران و برای سال ۱۳۰۵ ش.، ۶۰/۶۴۰/۱۸۸ قران بود. تنها هزینه ای که در سال ۱۳۰۵ ش. به اداره راه آهن پرداخت شد، ۱/۲۱۲/۱۷۴ قران بود.

بودجه [اداره] راه در همین تاریخ یک مانده بستانکاری ۱۰/۳۹۴/۶۰۲ قرانی را نشان می دهد، این در حالی است که راه های کشور نیاز شدیدی به بازسازی دارند.

D. بانکداری

بانک شاهنشاهی ایران (بانک دولتی) در نهم فوریه ۱۹۲۶ م (۲۰ بهمن ۱۳۰۵ ش) نرخ بهره سپرده های ثابت قران برای سپرده های ۶ ماهه تا ۲ درصد و برای سپرده های ۱۲ ماه تا ۳ درصد کاهش داد و در هفتم سپتامبر ۱۹۲۷ (۱۷ شهریور ۱۳۰۶ ش) نرخ بهره این سپرده ها به ترتیب ۱/۵ درصد و ۲/۵ درصد [بود]. این کاهش بهره بازتاب مشکلاتی است که بانک های ایرانی در ایجاد استفاده سودآور از حساب های سپرده (و به طور کل از سرمایه) تجربه کردند و این به علت فقدان امنیت عمومی و نبود زمینه های سرمایه گذاری محلی تحت شرایط موجود، [به وجود آمده است]. در حقیقت عدم تحرک سرمایه های دولت منجر به یک وضعیت مالی موقتی شده است و این به طور کل در کشور فقیری مانند ایران که ویژگی بارز آن ازدیاد سرمایه در گردش است، بسیار غیرطبیعی است.

در همین زمان کاهش نرخ تنزیل بانک شاهنشاهی از ۱۲ درصد به ۹ درصد در اول نوامبر ۱۹۲۶ م. / ۱۰ آبان ۱۳۰۵ ش. و ۸ درصد در ۲۱ سپتامبر ۱۹۲۷ م. / ۱ مهر ۱۳۰۶ ش. نشانه اشتیاق این بانک نسبت به پشتیبانی بازرگانی در دوره های سختی مالی است.

بانک عثمانی شعبه‌هایی در تهران، همدان و کرمانشاه دارد.

بانک ایران (بانک قدیمی روسیه) روند آرام تسویه حساب خود را ادامه می‌دهد [وجوه] طلبکاران کوچک‌تر به تدریج پرداخت شده است.

بانک پهلوی در آگوست ۱۹۲۵ (مرداد ۱۳۰۴) با بخشی از بودجه بازنشتی ارتش به عنوان سرمایه، تشکیل شد. این بانک محموله‌های پستی را به مرز عراق می‌فرستد، این به ویژگی آژانس حمل و نقل بانک پهلوی به عنوان «اتوبانک» نوین و خصلت عاریتی اخیر آن اشاره دارد. این بانک شعبه‌هایی در رشت و مشهد دارد.

بانک ملی با مصوبه مجلس در ۵ می ۱۹۲۷ (۱۵ اردیبهشت ۱۳۰۶) تأسیس شد. سرمایه آن از فروش بعدی جواهرات و املاک سلطنتی به دست می‌آید. این بانک یک مدیر آمریکایی داشت اما مجلس در ۵ نوامبر ۱۹۲۷ (۱۵ آبان ۱۳۰۶) با انتصاب یک مدیر آلمانی یا سوئیسی موافقت کرده است. هدف اعلام شده بانک ملی «تشویق و کمک به تجارت، زراعت، کشاورزی و صنعت» است. کارآمدی این بانک تا حد زیادی محدود خواهد ماند مگر اینکه شعبه‌های ایالتی تحت ریاست مدیران توانا تأسیس شود. [بانک] ایران - روس در تمام شهرهای مهم شمال ایران تأسیس شده. این بانک فعالیت‌های خود را از هر لحاظ به تأمین هزینه بازرگانی روس و ایران محدود کرده است.

E. پول رایج: طبق ترازنامه مالی بانک شاهنشاهی [حجم] اسکناس در گردش در بیستم مارس ۱۹۲۷ (۱۰ فروردین ۱۳۰۶)، بالغ بر ۲/۱۵۴/۹۰۲ پوند بود. سکه نقره در گردش و در خزانه بانک، بیست و پنج میلیون تومان (۵/۰۰۰/۰۰۰ پوند) برآورد می‌شود. از گردش خارج کردن تمام سکه‌های نقره معیوب و جایگزین کردن آنها با سکه‌های طلا در طی سه سال اخیر، یک اصلاح بسیار ضروری بوده، که با قدرت تمام ادامه یافته است. نابسامانی گریزناپذیری که حاصل شده، به دلیل ضعف طبقات پایین‌تر برای بهره‌جستن از تسهیلات پیشنهاد شده به آنها توسط بانک دولتی و [در نتیجه] بهره‌کشی از آنها به وسیله بانکداران بومی، برجسته‌تر شده است، این در حالی است که ضرب مجدد سکه‌های معیوب به صورت ضرابخانه‌ای کند بوده است.

رفاه بی‌سابقه‌ای که ایران در طی این سه چهار سال از آن برخوردار بوده و تا سال ۲۷-۱۹۲۶ م. / ۱۳۰۵ ش. ادامه یافت، از روی واردات قابل ملاحظه نقره آشکار

می‌گردد. در سال ۱۹۲۴، ۱۹۲۵ و ۱۹۲۶ علاوه بر مبلغ نقره وارداتی توسط بانک روسیه که احتمالاً کمتر از ۲۵۰/۰۰۰ پوند نبود، مبلغی به ارزش ۶۰۰/۰۰۰ پوند نقره وارد ایران شد. در سال ۱۹۲۶ بانک شاهنشاهی ایران و بانک روسیه به ترتیب؛ اختیار وارد کردن ۷۵۰/۰۰۰ و ۳۰۰/۰۰۰ تومان به صورت شمش نقره یا قران‌های ضرب شده در بیرمنگام یا لیننگراد موافقت کردند. این پول، تمثال رضاشاه را با خود دارد. تصمیم گرفته شد تا ماشین‌های ضرب سکه وارد شود. [زیرا که ظرفیت ضربخانه] هم اکنون تنها تولیدی معادل ۶۰۰/۰۰۰ قران در هفته نشان می‌دهد.

صادرات طلا و نقره در ۲۶ اکتبر ۱۹۲۶ (۶ آبان ۱۳۰۵) ممنوع شد. این در حالی است که گردش پول خارجی در ایران در ۱۶ نوامبر ۱۹۲۶ (۲۶ آبان ۱۳۰۵) قدغن گشته و این فرمان تا ۶۰ روز بعد به اجرا گذاشته می‌شود.

F. ارز: میانگین نرخ مبادله ۱ پوند استرلینگ به قران در طی سال ۱۳۰۴ و ۱۳۰۵ به شرح زیر بود:

سال ۱۳۰۴		سال ۱۳۰۵
۴۱/۵۵	ژانویه	۴۳/۶
۴۱/۷۸	فوریه	۴۴/۹۶
۴۲/۰۰	مارس	۴۵/۵۳
۴۲/۵۰	آوریل	۴۵/۹۰
۴۲/۵۰	می	۴۶/۴۷
۴۲/۱۵	ژوئن	۴۶/۵۵
۴۲/۲۲	ژوئیه	۴۶/۱۵
۴۲/۷۸	اگوست	۴۷/۲۰
۴۳/۰۰	سپتامبر	۴۷/۳۷
۴۲/۵۶	اکتبر	۴۹/۲۰
۴۲/۹۴	نوامبر	۵۲/۷۸
۴۴/۰۰	دسامبر	۵۲/۳۰
۴۲/۵۰	میانگین نرخ کل سال	۴۷/۳۷

میانگین نرخ مبادله [قران به پوند] پیش از جنگ (اول جهانی)، ۵۵ قران به ازای

یک پوند بود. برآورد می شود که با نقره ۲۵۱ پوند، احتمالاً بازدهی هر پوند در تهران تا ۵۸/۱۸ قران نقره برسد. اگر ۵ درصد عوارض گمرکی در نظر گرفته شود ارزش آن به ۵۵/۷۸ قران کاهش می یابد. در صورتی که تولید ضرابخانه گسترش یابد، نرخ پایه احتمالاً حدود ۵۴ قران خواهد بود. قران ضرورتاً تحت تأثیر نوسانات قیمت جهانی نقره قرار می گیرد. اما با توجه به رونق بازرگانی کشور و تقاضای شدیدی که برای پول ایران به وجود آمده، قران مدت زیادی تا نوامبر ۱۹۲۷ به طور محسوسی بالای قیمت باقی ماند، یعنی وقتی که بانک دولتی مبادله در سطحی را پذیرفت که به نظر می رسید مطابقت دقیقتری با شرایط حاکم بر بازار جهانی نقره داشت و نگرانی هایی در خصوص آینده احساس می شد. (بنگرید به پیوست I)

III. تجارت خارجی^۱

A. تراز بازرگانی

اقتصاددانان ایرانی اساساً باور دارند که محموله های شرکت نفت ایران - انگلیس نباید به هیچ وجه در محاسبه تراز بازرگانی ایران گنجانده شود. چنین استدلال هایی که این افراد اقامه می کنند، از منظر منطق عمومی در خارج از ایران معتبر نیست. آنها متأسفانه در داخل کشور این پول را به دست آورده اند اما این برای ایرانیان غیرمعمول نیست که از نیاز به جبران تراز منفی بازرگانی که تنها در تخیل شان وجود دارد، سخن به میان نیاورند.

این حقیقت دارد که سرمایه پشت سر شرکت نفت انگلیس - ایران تا حد زیادی انگلیسی است اما این اقدام گسترده حقیقتاً به یک صنعت ملی ایرانی بدل شده است به طوری که در سال ۲۷-۱۹۲۶ بیش از ۱/۲۵۰/۰۰۰ پوند استرلینگ تنها به شکل حق الامتیاز به خزانه ایران اهداء شده و اینکه با استخدام در این شرکت هزاران کارگر ایرانی صاحب شغل شده اند. مدارس و بیمارستان های تحسین برانگیز شرکت نفت معرف عاملی برای آرامش، سعادت و رفاه اجتماعی است و نادیده گرفتن اهمیتی که آن در سیاست ایران دارد، نابخردانه و غیرمنصفانه خواهد بود.

۱. در ارتباط با ارقام بازرگانی، هم در اینجا و هم در قسمت پیوست، باید خاطر نشان کرد که اصطلاح «بریتانیای کبیر» به امپراتوری بریتانیا به جز هند اشاره دارد.

علاوه بر این شرکت نفت انگلیس - ایران سالانه بیش از ۳ میلیون پوند استرلینگ در ایران هزینه می‌کند که از این مقدار فقط ۱ میلیون به صورت دستمزد ارائه می‌شود. بخش بزرگی از این مبلغ به تأمین مالی واردات کالاهای مصنوعی خارجی کمک می‌کند. همچنین باید یادآوری کرد که واردات شرکت به ایران، هر ساله شامل مواد غذایی برای کارکنان، ماشین آلات و سایر موادی است که در آمار و ارقام بازرگانی واردات کشور به شمار می‌آید، این بخش از واردات در سال ۲۷-۱۹۲۶ بالغ بر ۱/۲۱۹/۰۰۰ پوند یا ۶/۷ درصد کل واردات آن سال بود. اما بحث مستدل در دفاع از نظریه یک «تراز مطلوب» برای بازرگانی خارجی ایران را شاید بتوان در این نکته یافت که [اولاً] تقاضای شدیدتری برای ارز ایرانی نسبت به ارز خارجی توسط بانک‌های عامل در ایران تجربه شد و دیگر اینکه در طی سال‌های اخیر مقدار زیادی نقره برای ضرب کردن وارد شده است. (نگاه به E پول رایج)

با این وجود، فکر کردن به اینکه افزایش چشمگیر و مثبت تراز بازرگانی در سال ۲۷-۱۹۲۶ الزاماً نشانه‌ایی از یک ترقی همه جانبه است، یک اشتباه جدی خواهد بود. اگر چه تحریم اقتصادی توسط روسیه عمده‌تأ مسبب سقوط صادرات عادی (ایران) است اما واردات پائین حاکی از تنزل قدرت خرید عمومی می‌باشد، این در حالی است که افزایش محموله‌های نفتی به عنوان شاخصی از وابستگی هر چه بیشتر کشور به صنعت نفتش، یعنی وابستگی به شرکت نفت انگلیس - ایران، عمل می‌کند. جدول زیر یک ماهیت محاسبه سرانگشتی دارد.

به دلیل فقدان آمار و ارقام، برآورد ارقام غیرمرئی و همچنین به دست دادن تصویری روشن از تراز واقعی پرداخت‌ها بین ایران و جهان خارج غیرممکن است. اگر کسی محموله‌های نفتی ایران را جزو صادرات مرئی آن به حساب آورد (چنانکه یقیناً باید اینگونه باشد)، اهمیت ارقام نامرئی طبعاً جدای از پرداخت‌های شرکت نفت انگلیس - ایران، به آسانی مبالغه آمیز می‌شود. کشتیرانی ایرانی وجود ندارد. بدهی خارجی اندک و هزینه‌های به بار آمده در خارج ناچیز است. دارایی‌های ایرانی خارج از کشور به غیر از سهام شرکت نفت انگلیس - ایران اندک است. معاملات توسط خارجی‌ها با اوراق بهادار ایرانی به جز از طریق وام صورت نمی‌گیرد. پرداخت‌های خارجی در ایران به غیر از پرداخت برای هیأت‌های کنسولی و دیپلماتیک، شرکت نفت انگلیس - ایران، بانک شاهنشاهی ایران، تلگرافات و

سازمان‌های بازرگانی روسیه، واقعاً محدود است. ارزش‌گذاری زیر قیمت (برای این کار احتمالاً بایستی یک افت ۱۰ درصدی را منظور کرد و قاچاق (که از طریق مالیات گیری اخیر بسیار تصریح شده) نکاتی هستند که قابل ملاحظه می‌باشند.

واردات و صادرات (به‌هزار قران)

کاهش یا افزایش	۲۶-۱۹۲۵ (۱۳۰۴ش)	۲۷-۱۹۲۶ (۱۳۰۵ش)	
واردات (کالا) مال‌التجاره... شمش و مسکوک جمع	۸۳۴/۸۷۳ ۴۶/۱۵۲ ۸۸۱/۰۲۵ قران ۲۰/۲۵۳/۴۴۸ پوند	۷۷۹/۲۴۰ ۷/۵۶۰ ۷۸۶/۸۰۰ قران ۱۶/۱۸۹/۳۰۰ پوند	-۶/۶ -۱۱/۵
صادرات (کالا) مال‌التجاره... شرکت نفت ایران و انگلیس شمش و مسکوک جمع	۵۰۵/۹۸۳ ۵۴۴/۶۸۸ ۸/۷۱۹ ۱/۰۵۹/۳۹۰ قران ۲۴/۳۵۳/۷۹۳ پوند	۴۴۱/۳۸۶ ۶۵۴/۳۵۰ ۸/۲۶۴ ۱/۱۰۴/۰۰۰ قران ۲۲/۷۱۶/۴۰۹ پوند	-۱۲/۸ +۲/۰۱ +۴/۲
کل بازرگانی کالا، شرکت نفت انگلیس - ایران، شمش و مسکوک مازاد صادرات بر واردات	۱/۹۴۰/۴۱۵ ۴۴/۶۰۷/۲۴۱ پوند ۱۷۸/۳۶۵ ۴/۱۰۰/۳۴۵ پوند	۱/۸۹۰/۸۰۰ ۳۸/۹۰۵/۳۴۹ پوند ۳۱۷/۲۰۰ ۶/۵۲۶/۷۴۹ پوند	-۲/۵

نرخ تسعیر: ۱۳۰۴ ۱ پوند = ۴۳/۵۰ قران
۱۳۰۵ ۱ پوند = ۴۸/۶۰ قران

B. واردات

واردات ایران در طی سال‌های ۱۳۰۴/۱۹۲۵-۲۶ و ۱۳۰۵/۱۹۲۶ را می‌توان به شرح زیر طبقه‌بندی کرد:

۱۹۲۶-۲۷ (تقریبی) ارزش به قران	۱۹۲۵-۲۶ ارزش به قران	۱۹۲۶-۲۷ وزن به من	۱۹۲۵-۲۶ وزن به من	
۴/۵۸۹/۴۶۲	۳/۸۵۲/۱۹۷	۱/۰۰۶/۵۴۶	۷۰۰/۰۰۰	دام زنده...
۲۲۸/۳۶۸/۹۴۶	۲۸۴/۱۲۱/۰۸۰	۳۷/۷۲۷/۵۸۷	۵۴/۳۶۳/۸۹۴	مواد خوراکی و نوشیدنی
۷۲/۸۹۰/۱۱۸	۵۵/۴۳۵/۰۳۱	۳۰/۳۶۲/۱۲۰	۲۹/۰۹۴/۲۷۰	کالاهای خام یا نیمه‌ساخت
۴۷۳/۸۵۵/۸۹۷	۵۹۱/۴۳۶/۹۸۰	۲۲/۲۰۸/۲۴۶	۲۴/۱۲۰/۹۵۹	کالاهای تولیدی
۷/۶۴۲/۲۹۷	۴۶/۱۸۰/۱۱۹	۱۱/۴۷۳	۷۱/۸۴۳	فلزات گرانبها و شمش
۷۸۷/۳۴۶/۷۲۰	۸۸۱/۰۲۵/۴۰۷	۹۱/۳۱۵/۹۷۲	۱۰۸/۳۵۰/۹۶۶	کل

نکته: ۱ من تقریباً برابر با ۶/۵ پوند است.

واردات ایران که در سال ۱۹۲۵-۲۶ یک افزایش ۱۴/۲ درصدی را نشان می‌دهد، در سال گذشته به ۱۰/۷ درصد کاهش یافت. کاهش قدرت خرید، که این کاهش واردات بر آن دلالت دارد، ناشی از چهار عامل اصلی است.

۱. برداشت غلات سال ۱۹۲۶-۲۷ خوب بود اما زیان‌هایی که در طی دو سال اخیر متحمل شد، را جبران نکرد، دهقانان دارائی‌های نقدی‌شان را به جای خرید کالاهای تولیدی خارجی، به تعمیر کانال‌های آب، جاگزینی گاو کار و غیره اختصاصی دادند. لازم به یادآوری است که تنها تعداد اندکی از مالکان بزرگتر از ماشین‌آلات کشاورزی مدرن استفاده می‌کنند.

۲. تحریم کالاهای ایرانی توسط روسیه هیچگاه به‌طور کاملاً جدی اجرا نشد. این تحریم به زودی جای خود را به سیستمی داد که به موجب آن جواز صادرات توسط سفارت شوروی صادر می‌شد. با این وجود، خریدهای روسیه تا حد زیادی محدود شد (به‌جز موارد پنبه و پشم) و بسیاری از تولیدکنندگان و بازرگانانی، که به‌طور معمول نمایندگی‌هایشان را در روسیه برقرار کرده بودند، کالاهایشان روی

دستشان باقی ماند (به‌ویژه کالاهای خشکبار، برنج و پوست).

۳. سقوط ارزش مبادله قران در برابر استرلینگ. میانگین نرخ ۱ پوند استرلینگ از ۴۲ قران در سال ۱۳۰۴ ش. به ۴۳/۵۰ در سال ۱۳۰۵ ش. و ۴۸/۶۰ در سال ۱۳۰۶ ش. افزایش یافت.

۴. افزایش مالیات‌ها. شایان ذکر است که تنها مالیات‌های مهمی که در طی دو سال گذشته رایج شده مالیات انحصاری واپس‌گرایانه قند و چای و مالیات راه‌داری هستند که به‌طور مستقیم بر بازرگانی تحمیل شده و در واقع چیزی جز عوارض گمرکی اضافی و ظاهرسازی شده نیست. این مالیات‌های اضافی نه تنها به یک شکل جدی و بزرگ برای تأمین هزینه بازرگانی تبدیل شده، بلکه استانداردهای زندگی و قدرت خرید مردم را به‌طور نامساعدی تحت تأثیر قرار داده است. ارقام زیر ثابت می‌کنند که (نتیجه کار) به جز این نمی‌تواند باشد.

عوارض گمرکی معمولی بر روی کالاهای وارداتی در سال ۲۷-۱۹۲۶ م/ ۱۳۰۶ ش.، به غیر از شمش و کالاهای وارداتی معاف از عوارض گمرکی، بالغ بر ۱۰ درصد، از روی بهای آن بود. وقتی که مالیات فوق‌العاده انحصاری اضافه شده، نرخ آن به ۱۷/۹ درصد کالا می‌رسد و در صورتی که مالیات راه نیز محاسبه شود تا ۲۱/۴ درصد افزایش می‌یابد. به عبارت دیگر ایران کشوری است فاقد صنایع برای حمایت کردن، اما خود را با دیواری از تعرفه‌ها محصور کرده که [این مسئله] در مورد یک دولت صنعتی شده، زیاد به نظر می‌رسد. در مالیات تجاری آنگونه که قانون‌گذاران مالی ایران انجام داده‌اند، صرفاً در پی محصولی با کمترین مقاومت بوده‌اند. درست است که وزن قند وارداتی در طی سال ۲۷-۱۹۲۶ علی‌رغم انحصار، واقعاً تا ۹/۹ درصد افزایش یافت اما ارزش سیف آن (تحویل بر روی کشتی)، ۱۰/۲ درصد کمتر از سال قبل بود. با این حال حجم این قند وارداتی تنها بیانگر ۵۴ درصد کل واردات سال ۱۴-۱۹۱۳ است.

ارقام مربوط به سهم کشورهای مختلف در واردات ایران و ماهیت واردات در پیوست شماره I، II، III مشخص خواهد شد. نکات پیوست زیر منافع ویژه تولیدکنندگان منچستر و برادفورد را نشان می‌دهد.

منسوجات پنبه‌ای

پارچه‌های خاکستری: کل واردات آن در سال ۲۷-۱۹۲۶ تا ۵/۶ یعنی از ۱۷/۰۸۸ هزار قران به ۱۶/۱۳۶ هزار قران کاهش یافت. سهم بریتانیا تا ۳۹ درصد کاهش یافت یعنی از ۴/۹۴۶ به ۳/۰۰۰ قران رسید. در حالیکه سهم هند ۹/۶ درصد افزایش یافت یعنی از ۸/۸۶۲ به ۹/۷۱۸ هزار قران معادل ۷۸ درصد کل واردات ایران رسید. تنها رقیب جدی دیگر در این خصوص در سال ۲۷-۱۹۲۶ روسیه است با ۲/۳۸۴ قران. پارچه‌های سفید: کاهش در واردات این نوع منسوجات ۲۲/۸ درصد بود یعنی از ۳۵/۸۱۹ به ۲۷/۶۹۲ هزار قران رسید. در اینجا بار دیگر امپراتوری بریتانیا انحصار بازرگانی را به دست آورد بریتانیای کبیر در طی دو سال منسوجات سفید را به ترتیب به ارزش ۲۹/۳۶۶ و ۲۳/۹۵۱ هزار قران، عرضه کرد. ارقام مربوط به هند برای این دو سال ۵/۴۸۰ و ۲/۸۸۵ هزار قران است (یک کاهش ۴۷ درصدی).

پارچه‌های طرح‌دار یا تکه‌تکه رنگ شده: در این محصول، واردات بریتانیا تحت سیطره رقابت جدی از سوی روسیه و ایتالیا قرار گرفته به گونه‌ای که واردات آنها در سال ۲۷-۱۹۲۶ به ترتیب ۵۶ و ۲۱ درصد افزایش یافته در حالیکه واردات انگلستان ۳۷/۷ درصد و واردات هند ۵/۵ درصد کاهش یافته است. ارقام مربوط به سال ۲۶-۱۹۲۵ به شرح زیر است:

کل واردات این نوع پارچه (به هزار قران) ۱۶۴/۵۳۸؛ بریتانیا ۹۸/۰۶۵؛ هند ۲۹/۴۸۹؛ روسیه ۲۱/۸۹۹؛ ایتالیا ۸/۶۱۴ در سال جاری موفقیت به این شرح بود: کل واردات ۱۳۴/۱۰۴؛ بریتانیا ۶۱/۱۶۰؛ هند ۲۷/۸۷۲؛ روسیه ۲۶/۴۹۸؛ ایتالیا ۱۳/۴۳۵ پارچه‌های گلدار بریتانیایی عملاً از مدت‌ها پیش از بازارهای شمالی ایران بیرون رانده شده است.

منسوجات کاموایی رنگی:^۱ کل واردات این نوع منسوجات ۵/۵ درصد افزایش یافت یعنی از ۳۶/۸۲۲ به ۳۸/۸۴۴ هزار قران رسید. امپراتوری بریتانیا در این محصول با رقابت مواجه نشد. واردات هندی در این دو سال اخیر به ترتیب بالغ بر ۲۸/۸۵۰ و ۳۲/۶۲۱ هزار قران و واردات منچستر به ترتیب ۶/۳۶۲ و ۴/۶۵۹ هزار قران بود.

منسوجات پنبه خالص از همه رقم: واردات این کالاها که از ۲۲۳/۸۳۵ هزار قران در سال ۲۵-۱۹۲۴ م/۱۳۰۳ ش. به ۲۵۷/۲۳۰ هزار قران در سال ۲۶-۱۹۲۵ افزایش

1. Dyed in the yarn.

یافته بود، دوباره در سال ۲۷-۱۹۲۶ به ۲۱۹/۱۶۷ هزار قران کاهش یافت. سهم بریتانیای کبیر از ۱۳۹/۰۵۷ به ۹۲/۸۲۱ سقوط کرد (یعنی از ۵۴ درصد به ۴۳ درصد کل واردات کاهش یافت)؛ در این خصوص هند با ۷۳ میلیون قران مقاوم باقی ماند و مقدار صادراتش از ۲۸ درصد به ۳۴ درصد افزایش یافت. سهم روسیه از ۲۴/۹۴۱ هزار قران به ۲۹/۵۳۸ هزار قران یعنی از ۱۰ درصد به ۱۳/۵ درصد ترقی کرد و سهم ایتالیا از ۹/۸۸۷ هزار قران به ۱۴/۴۸۷ هزار قران؛ یعنی از ۴ درصد به ۶/۵ درصد افزایش یافت.

شاید ارائه فهرست برخی از کالاهای ویژه چندین کشور مفید باشد:

بریتانیای کبیر

پارچه‌های بی‌رنگ (درجه اول) ململ؛ پارچه‌های پنبه‌ای نازک (نان سوک)^۱ و پارچه‌های پیراهن

پارچه‌های گلدار (درجه اول): پارچه‌های کتان نرم و طرح‌دار، پارچه کاملاً سرخ روسی، چیت‌های سرخ روسی، پارچه‌های سرخ اتحادیه ترکیه^۲، پارچه‌های چروک، پارچه‌های طرح‌دار دورنگ، پارچه‌های جین شکلاتی، پارچه‌های طرح‌دار شکلاتی و معمولی، ساتن‌های یک رنگ و دورنگ، پارچه‌های پیراهن طرح‌دار رنگی، پارچه‌های گلدار قرمز حاشیه دوزی شده، پارچه‌های حاشیه دار گاجر^۳، لباس‌های قرمز و زرد، پارچه‌های آستری ایتالیایی، پارچه‌های مشکی ایتالیایی و پارچه‌های نازک (وال)، پارچه‌های رنگی (در جایگاه دوم)، پارچه‌های جناغی قرمز با زمینه رنگ شبه قرمز که بسیار عامه پسند است.

پارچه‌های خاکستری (در جایگاه دوم)

پارچه‌های نخ پنبه‌ای (در جایگاه دوم)

سایر واردات انگلستان، پارچه‌های شلوار، سرژ، پارچه‌های اورکت، پارچه کلاه، پارچه‌های آلپاکا (پشم شتر) و پارچه‌های موهر برای برقع زنان و پارچه‌های پر زرق و برق ابریشمی است.

1. Nainsook.

2. United Turkey red.

3. Bordered gages.

هند

پارچه‌های رنگی و خاکستری (در جایگاه نخست) - جین‌های مشکی مخصوص، پارچه‌های کناره سرخ^۱، پارچه‌های شرابی و خرمایی. جین‌های مشکی هندی و پارچه‌های جناغی مشکی، پارچه‌های انگلیسی را از بازار بیرون رانده است.

پارچه‌های نخ پنبه‌ای (در جایگاه نخست)
پارچه‌های طرح‌دار (درجایگاه دوم). پارچه‌های شطرنجی هندی بیشتر مردم پسند است.
پارچه‌های بی رنگ (درجایگاه دوم) غالباً زمخت و نامرغوب به حساب می‌آیند.

روسیه

پارچه‌های طرح‌دار: پارچه‌های دو رنگی، پارچه‌های با طرح معمولی، پارچه‌های چروک، ساتن‌های مشکی و سفید، پارچه‌های پیراهن طرح‌دار و رنگی.

پارچه‌های بی‌رنگ: پارچه‌های پیراهن بی رنگ در مقدار اندک
پارچه‌های رنگی: پارچه‌های نیلی رنگ ساده که مخصوصاً با پارچه‌های هندی رقابت می‌کنند؛ پارچه‌های قرمز جناغی با روکش سرخ جذاب^۲ که پست‌تر از نمونه‌های انگلیسی است.

ایتالیا

پارچه‌های ابریشمی ظریف (در درجه نخست): پارچه‌های فاستونی، پارچه شلواری، پارچه‌های طرح‌دار زمینه سفید، ساتن‌های مشکی، پارچه‌های مخمل، پارچه‌های سرژه و پشمی از انواع مختلف

فرانسه

پارچه‌های ابریشم خالص (در درجه نخست) پارچه‌های ابریشم خالص و

1. Besides red.

2. Red twills with a para red salt finish.

ظریف و پارچه‌های مخلوط با پنبه یا پشم کالاهای بافته شده از هر نوع، پارچه‌های مخمل، پارچه‌های سرژه، پارچه‌های یونیون^۱، پارچه فاستونی و گاباردین

بلژیک

پارچه شلواری، پارچه‌های یونیون، فاستونی و مخمل

آلمان

پارچه‌های مخمل و مخمل‌های نرم، (در درجه نخست): ماهوت سیاه (دولا پهنه) پارچه‌های پرزرق و برق بخصوص

ژاپن

پارچه‌های مکزیکی و لباس‌های آستین کوتاه^۲ (درجه نخست)، پارچه‌های پنبه‌ای

C. صادرات

صادرات ایران در دو سال اخیر به شرح زیر است:

1. Unions.

2. T. cloths T.

۱۹۲۶-۲۷ (۱۳۰۵) ارزش به قران	۱۹۲۵-۲۶ (۱۳۰۴) ارزش به قران	۱۹۲۶-۲۷ (۱۳۰۵) وزن به من	۱۹۲۵-۲۶ (۱۳۰۴) وزن به من	
۱/۵۰۷/۶۵۲	۴۹۸/۹۴۰	۵۱۱/۵۴۱	۶۸/۰۰۰	دام زنده...
۵۸/۵۶۰/۷۵۸	۱۳۹/۴۶۷/۸۰۶	۳۱/۰۸۱/۹۶۰	۵۵/۵۴۱/۱۶۴	مواد خوراکی و نوشیدنی
۸۹۷/۵۷۹/۱۲۲	۷۶۰/۹۰۴/۴۳۴	۱/۵۳۸/۸۰۴/۹۰۴	۱/۳۰۳/۴۹۰/۷۹۵	کالاهای
۱۳۷/۴۱۹/۷۲۷	۱۴۹/۷۲۳/۷۹۶	۲/۵۵۲/۱۲۹	۲/۵۷۷/۳۳۵	خام یا نیمه ساخت
۹/۰۵۰/۳۰۹	۸/۷۹۴/۹۴۶	۷/۵۶۷	۱۱/۵۳۲	کالاهای تولیدی
				فلزات گرانبها و شمش
۱/۱۰۴/۱۱۷/۲۹۸	۱/۰۵۹/۳۸۹/۹۲۲	۱/۵۷۲/۹۵۸/۱۰۱	۱/۳۶۱/۶۸۸/۸۱۶	کل

اطلاعات بیشتر در ضمیمه شماره I و III یافت خواهد شد.

D. فرصتهای بازرگانی انگلیس

قطع نظر از کالاهای پنبه‌ای، ایران بازار رو به رشدی برای تولیداتی مانند پارچه‌های پشمی، کالاهای بافتنی، ابریشم مصنوعی، اجناس خرازی، لباس‌های آماده؛ مواد غذایی و کنسروها، ویسکی و دیگر مشروبات الکلی، کالاهای لاستیکی از جمله تایر، ماشین‌های موتوری، دوچرخه، موتورسیکلت و لوازم فرعی آنها، روغن‌های چرب؛ ماشین‌آلات صنعتی و کشاورزی، دستگاه‌های الکتریکی، ابزارهای کوچک، ورق‌های گالوانیزه و قلع، مس و نیکل به صورت شمش یا ورق، قوطی حلبی، سرب و روی به صورت شمش (این گروه از واردات عمده‌تاً برای شرکت نفت انگلیس - ایران است)؛ حلبی، آلومینیوم، ظروف سفالین و لعاب دار؛ شیشه؛ چراغ؛ کاغذ و نوشت‌افزار؛ صابون؛ رنگ‌ها به ویژه رنگ نیلی مصنوعی برای صنعت فرش بافی، فراهم می‌کند.

تعرفه گمرکی که دولت ایران مد نظر دارد، احتمالاً به سختی به کالاهای لوکس ضربه خواهد زد و باعث کاهش واردات این کالاها می‌شود.

باید خاطر نشان کرد که بازار ایران اساساً ضعیف و در کل پذیرای کالاهای با کیفیت و گران‌قیمت انگلیسی نیست. آن دسته از تولیدات خارجی که در ایران بازار یافته‌اند، تا حد ۱۰ تا ۴۰ درصد زیر قیمت کالاهای انگلیسی به فروش می‌روند.

نمی توان بیش از حد بر این تکیه کرد که اوضاع و احوال، واگذاری شرایط اعتباری قابل انعطاف به وارد کنندگان معتبر، ایجاب می کند. (بنگرید به قسمت E) متاسفانه تعداد این وارد کنندگان معتبر اندک اند و جستجو برای (یافتن) نمایندگان مناسب، مخصوصاً کار دشواری است. علاوه بر این، ساختارها به گونه ایی است که حوزه فعالیت مؤثر یک نماینده را بسیار محدود می کند مگر آنکه وی کارگزاری در ایالات داشته باشد. تولیدکنندگان انگلیسی در مقایسه با شرکت های بغدادی که کاملاً شایستگی اداره نمایندگی در ایران ندارند، برای تعیین نمایندگی هایشان در تمام ایران بسیار مستعدند.

هیچ محدودیتی برای دیدن کاروان های بازرگانی وجود ندارد. چنین مشاهداتی ممکن است با سیاحت هایی در خاورمیانه و یا هند همراه باشد، [سفر از] راه زمینی به هند کاملاً امکان پذیر است. برای ارجاع به مقاله با ارزشی به نام «یادداشت هایی درباره راه ماشین رو به هند» در مجله انجمن آسیای مرکزی، ۱۹۲۷، دعوت می شود. نویسنده در این مقاله، راه اصفهان - کرمان - دزدآب (زاهدان) را به راه نسبتاً آسان تهران - مشهد - دزدآب ترجیح می دهد. شرکت های آمریکایی، آلمانی، فرانسوی و ایتالیایی پی برده اند که توجه را به بازار ایران برگردانند، با این وجود، مشکلاتی که این شرکت ها و برخی شرکت های انگلیسی در ایران با آن مواجه اند را نباید نادیده گرفت، هدف از بخش بعدی، روشن ساختن ضرورت توجه از سوی تمامی شرکت های انگلیسی مشتاق به معامله با ایران و ناآشنا به قواعد بازار است.

E. ویژگی های منحصر به فرد بازار ایران

اعتبارات: قدرت خرید قسمت عمده مردم بی نهایت پائین است. خریدهای [مردم] خصلت بخور و نمیر دارند. در نتیجه، این قیمت است که به عنوان عامل تعیین کننده باقی می ماند، نه کیفیت [کالا] با این حال نسبت به بعضی اجناس، مردم تازه می فهمند که واقعاً برای خرید کالاهای ارزان و نامرغوب هم بسیار فقیرند. در شهرها، توسعه سریع روش فروش اقساطی، فروش بهتر کالاهای باکیفیت به طبقات ویژه ایی از مصرف کنندگان را امکان پذیر می سازد، اما این گرایش، خودش نتیجه کم پولی شدید عمومی و ناشی از تصمیم خرده فروشان برای بازگرداندن سرمایه شان به هر قیمتی است. نتیجه آنکه، خرده فروش مدت نسبی طولانی تری از دلال مطالبه

می‌کند و دلال از واردکننده و واردکننده از تولیدکننده خارجی و او دست آخر برای تأمین مالی به بازار متصل می‌شود. صادرکننده انگلیسی وقتی نمی‌تواند بر روی یک حساب بانکی غیرقابل فسخی که در لندن به وسیله یک خریدار ایرانی، در مقابل کل پرداخت کالا بر روی کشتی افتتاح شده است، تأکید کند، ۲۰ تا ۲۵ درصد پیش پرداخت کالا همراه با حواله موجودی در مقابل اسناد اعتباری بنادر خلیج فارس یا بغداد را مطالبه خواهد کرد. در موارد استثنایی وی ممکن است کالا را با یک اعتبار ۹۱ روزه واگذار کند که در تابستان برای ارسال و رسیدن به تهران زمان کافی را در اختیار می‌گذارد اما در زمستان زمان زیادی نیست. [حالا] اجازه دهید تا شرایط پیشنهادی به وسیله رقبای وی را مورد بررسی قرار دهیم. شرکت آلمانی به‌طور معمول یک پیش پرداخت ۲۰ درصدی را دریافت می‌کند و ۲۰ درصد دیگر وقتی کالاها به بوشهر برسند می‌گیرد و مانده حساب در تهران دریافت می‌شود. ایتالیایی تولیدکننده کالاها پشیمی یک پیش پرداخت ۱۵ درصدی را قبول می‌کند و ۲۰ درصد دیگر در بوشهر دریافت می‌کند و باقیمانده حساب را هنگامی که اجناس فروخته شد دریافت می‌کند و این یک مبلغ نامحدودی است. برای اینکه این مسئله باور شود [حساب] دفترها بایستی مورد بررسی قرار گیرد. شرایط (فروش) پارچه‌های ابریشم مصنوعی تا حدی سنگین تر است: ۲۵ درصد پیش پرداخت، ۲۵ درصد در بوشهر و باقیمانده حساب در تهران دریافت می‌شود. اما در مورد کالاها پنبه‌ای، تولیدکننده ایتالیایی علاوه بر واگذاری همان اعتبارات و آنگونه که در مورد اجناس پشیمی است، کالاها را بدون [دریافت] حواله یا برات به صورت امانی برای مشتری ایرانی‌اش می‌فرستد. روس‌ها کالا را با اعتبار شش تا دوازده ماهه اعطا می‌کنند. شرکت‌های خاص اروپایی که در ایران مشغول تجارت هستند، اشتباهاتی که کرده‌اند قبول ۵ تا ۱۰ درصد پیش پرداخت برای تمام کالاها و انواع مختلف آن بوده است. یک شرکت باربری دریایی بریتانیا وقتی که ۲۰ درصد [قیمت جنس را] با حواله و ۲۵ درصد آن را به اضافه هزینه‌ها هنگامی دریافت می‌کند که محموله به بوشهر برسد، فرصت کافی در اختیار خریدار ایرانی می‌گذارد تا از فروش آن خلاص شود.

داد و ستد بیش از توان بازار: از طرف دیگر تعداد زیادی از شرکت‌های که

به طور غیرمعمول در شاخه های اصلی بازرگانی (اجناس پنبه ای ی، قند و چای) تخصص یافته اند، گرایشات سوداگرانه و رقابت های شدیدترشان به گونه ایی تقاضا را تضعیف کرد که به ناپخته ترین شکل واردات بیش از حد منجر شد. فعالیت بازرگان عراقی در غرب ایران از طریق رقابت شدید در میان بانک های بغداد برانگیخته می شود و از این لحاظ احتمالاً وی بدترین خلافاکار است. این واردات بیش از حد، با سود خالص اندک، تورم ارز و استاندارد پائین اخلاق بازرگانی پیوند خورد و به یک حکایت نگران کننده غیرقابل پذیرش انجامید. یک بازرگان ایرانی که اتفاقاً نسبت به برآوردن قصد تعهداتش نگران است، زمانی که وی کمبود سرمایه دارد و همراهی با او پذیرفته نمی شود، وی یا به محک زدن اوضاع متوسل می شود یا [اجناسش] را با ضرر می فروشد. علاوه بر این، تخلیه بارها در بازار بغداد، ارزش این فروش های غیراقتصادی را نه تنها در غرب ایران بلکه در تهران و اصفهان نیز به زیان فروشندگان محافظه کار، دچار تورم می کند. در شمال ایران، واردکننده تولیدات انگلیسی با رقابت کالاهای روسی مواجه است که بدون در نظر گرفتن ضرر و زیان، زیر قیمت بازار فروخته می شود. رقابت ایتالیایی ها هنوز بسیار خطرناک است، زیرا این مسئله در بازرگانی به مرحله اجرا در آمده با این وجود احتمالاً تا حدودی طرح خطرناکی است. چنانکه در بخش III قسمت B مشاهده شد، واردات روسیه از اجناس پنبه خالص در سال ۲۷-۱۹۲۶ تا ۱۸/۴ درصد افزایش یافت در حالیکه اجناس ایتالیایی در این سال تا ۴۶/۶ درصد ترقی کرد. در جنوب ایران به دلیل کنترل بر کالاهای قاچاق در یک مقیاس قابل توجه که البته زیر قیمت واردات قانونی به فروش می روند، وضعیت از این هم وخیم تر شده است. تا زمانی که پول به طور آزادانه تری به بازارها سرازیر نشود، هیچ بهبودی قابل پیش بینی نیست و این مسئله تا حد زیادی به منطقی بودن وزارت مالیه و جریان کنترل نشده صادرات بستگی دارد.

F. قوانین بازرگانی

علائم تجاری: قانون حفاظت از علائم بازرگانی را مجلس در سی ام مارس ۱۹۲۵ (۱۰ فروردین ۱۳۰۴) تصویب کرده و در بیست و یکم ژانویه ۱۹۲۶ (اول بهمن ۱۳۰۴) رسماً اعلام شده اما با توجه به ضعف مقامات برای تدارک دیدن اصول اجرایی این قانون، تا سپتامبر ۱۹۲۷ (شهریور ۱۳۰۶) به اجرا در نیامد.

حق الزحمه وکلای تهران برای ثبت در علامت تجاری بین ۸ تا ۱۲ پوند متغیر است. توسل به خدمات اینها تقریباً گریز ناپذیر است.

آیین نامه بازرگانی: یک آیین نامه بازرگانی در سال ۱۹۳۵ ارائه شد. این آیین نامه به طور رسمی توسط قدرت های متعاهد به رسمیت شناخته نشد اما تا حدی از سوی اداره محاکم خارجی (که به مسائل اختلافات مطرح شده بین ایرانی ها و خارجی ها رسیدگی می کند)، اجرا شده است. این آیین نامه همانند تمام سایر آیین نامه های ایرانی اکنون در نتیجه تصمیم دولت ایران برای لغو رژیم کاپیتولاسیون در دهم می ۱۹۳۸ م/ ۲۱ فروردین ۱۳۰۷ ش. زیر سوال قرار دارد. رژیم کاپیتولاسیون برای این باقی مانده تا دیده شود که آیا کیفیت تشکیلات قضایی ایران و نتیجه اقتباس کلی سیستم قضایی که این کار تازه ایجاب می کند، بهبود خواهد یافت.

IV. صنعت

A. شرکت نفت انگلیس - ایران

نقشی که شرکت نفت انگلیس - ایران در حیات اقتصادی ایران ایفا کرده در بخشی از این گزارش که مربوط به تراز بازرگانی بود اظهار شده است جدول زیر سرعت شگفت انگیز توسعه نفت ایران از توسط شرکت نفت تولید را نشان می دهد. درک این مساله از روی ارقامی که توسط شرکت نفت انگلیس - ایران به شکل حق الامتیاز به خزانه ایران پرداخت کرده آسان تر خواهد شد.

سال منتهی به ۳۱ مارس (۱۱) فروردین	تولید به تن	حق امتیاز به پوند
۱۹۱۳	۸۵/۰۰۰	۱/۳۲۵/۵۵۲
۱۹۱۴	۲۷۳/۶۳۵	
۱۹۱۵	۳۷۵/۹۷۷	
۱۹۱۶	۴۴۹/۳۹۴	
۱۹۱۷	۶۴۴/۰۷۴	
۱۹۱۸	۸۹۷/۴۰۲	
۱۹۱۹	۱/۱۰۶/۴۱۵	

	۱/۳۸۵/۳۰۱	۱۹۲۰
۴۵۸/۷۱۸	۱/۷۴۳/۵۵۷	۱۹۲۱
۵۸۵/۲۸۹	۲/۳۲۷/۲۲۱	۱۹۲۲
۶۲۴/۲۰۰	۲/۹۵۹/۰۲۸	۱۹۲۳
۵۶۶/۷۴۴	۳/۷۱۴/۲۱۶	۱۹۲۴
۳۲۷/۵۲۳	۴/۳۳۳/۹۴۳	۱۹۲۵
۷۲۸/۷۷۸	۴/۵۵۶/۱۵۷	۱۹۲۶
۱۳۸۹/۶۱۲	۵/۱۰۷/۰۸۱	۱۹۲۷
۶/۰۱۶/۴۱۶ پوند	۲۹/۹۵۴/۱۹۱ تن	جمع

B. قالی

به غیر از نفت، صنعت قالی بافی مهمترین صنعت ایران است. در سال ۲۷-۱۹۲۶م/ ۱۳۰۵ش. قالی های پشمی ۱۱ درصد کل صادرات ایران را تشکیل می داد و چنانکه تولیدات نفت از صادرات ایران مستثنی شود این رقم به ۲۷ درصد می رسد. آنچه که در نگاه اول به چشم می خورد این است که ارزش فرش های صادراتی در سال های اخیر افزایش چشمگیری داشته است:

۱۹۲۴-۲۵	۱۰۱/۸۸۱/۰۰۰ قران
۱۹۲۵-۲۶	۱۱۷/۵۸۱/۰۰۰ قران
۱۹۲۶-۲۷	۱۲۲/۵۶۳/۰۰۰ قران

با وجود این، کارشناسان نسبت به دوام رونق این صنعت شک دارند. تقاضا برای تولید قالی ایران به دنبال تقاضای فزاینده جهانی برای قالی های شرقی یا نیمه شرقی، تولیدات چینی و هندی پیشرفت های سریعی داشته و تولیدات آناتولی از آنجایی که شرایط محلی بهبود یافته رقیب جدی تری برای فرش ایران است. کارگاه های قالی بافی یونان که به وسیله بافندگان یونانی و ارمنی اخراج شده از ترکیه بعد از جنگ تأسیس شده، هم اکنون اسباب ترقی و نفوذشان احساس شده است. تولیدات این چند کشور بهتر از ایران توسعه یافته زیرا هزینه تولید [در ایران] به نحو چشمگیری بالا رفته است درحالیکه سیستم مخرب پیش پرداخت به بافندگان ماهر

عامل به وجود آمدن مشکلات مالی است. تحت این سیستم صنعت فرش ایران به زحمت پیش می‌رود. علاوه بر این استفاده از رنگ‌های انیلین (مصنوعی) صدمه زیادی به شهرت محصول ایران وارد می‌کند. سایر کشورها نیز از رنگ‌های انیلین برای فرش‌های باکیفیت پایین استفاده می‌کنند اما در این کشورها خامه به نحو شایسته‌ای رنگ می‌شود و رنگ‌هایشان از لحاظ کیفیت نسبت به رنگ قرمز دانه کنگو و رنگ فوکسین که بافنده ایرانی به‌طور فراوان تمایل به استفاده از آن دارد، بهتر هستند.

با کاهش عوارض گمرکی آلمان بر فرش‌های شرقی در بیست و چهارم جولای ۱۹۲۷ از ۲۴ مارک به ۸ مارک برای هر کیلوگرم، وضعیت بازار به شرح زیر تغییر کرده است: فروش‌های کلان، خریداران آلمانی را در لندن و استانبول تحت تأثیر قرار داده است. آلمانی‌ها عمدتاً فرش‌هایی با کیفیت پایین و متوسط می‌خرند و بازار ایران برای اینگونه کالاها اخیراً بسیار مناسب است.

C. الکتریکی

تنها شهرهای تهران، بوشهر، تبریز، رشت و انزلی دارای برق هستند. کارخانه‌های برق عمدتاً به خاطر فقدان توان، [عدم نظارت، نبود] قطعات یدکی و بودجه، بسیار رضایت‌بخش نیست. نبود سوئیچ در بسیاری از موارد منجر به روشن بودن لامپ‌ها در تمام روز می‌شود. با امتیاز سیم‌کشی برای اصفهان موافقت شده و امتیازات دیگری برای سیم‌کشی سلطان‌آباد (اراک)، کرمانشاه، بروجرد، خرم‌آباد، شوشتر و اهواز در دست مذاکره است. تاکنون از الکتریسیته برای صنعت استفاده نشده است. عرضه بالقوه نیروی هیدرو دینامیک نسبتاً کم است باین حال احتمالاً مدتی بعد نیازهای اکثر شهرهای ایران را برآورده خواهد کرد.

D. ریسندگی و بافندگی

یک فرد با شهامت قزوينی حدود ده سال بود که یک کارخانه ریسندگی پنبه در تبریز داشت. این شخص اکنون در قزوين کارخانه ریسندگی پشم تأسیس کرده است. نزدیک سی و پنج سال است که در کارخانه‌ای در رشت ابریشم بافته می‌شود. کارخانه ریسندگی پنبه و پشم تهران که بیست و پنج سال پیش تأسیس شد دست‌کم

در طی ده سال از آن غیرفعال باقی ماند؛ این کارخانه اکنون شروع به کارکرده و چند کارخانه پارچه‌بافی به کارخانه ریسندگی اضافه شده است. در سال ۲۶-۱۹۲۵ یک کارخانه ریسندگی و بافندگی در اصفهان در مقیاسی جاه طلبانه و با هزینه‌ایی گزاف که عمدتاً ناشی از هزینه‌های بالای حمل و نقل داخلی بود، تأسیس شد. این کارخانه تولیدکننده پتوهای عالی و پارچه‌های درشت‌بافت کاملاً مرغوب است اما این سؤال وجود دارد که آیا این کارخانه می‌تواند بدون حمایت شدید دولت در قالب پول نقد، قرارداد و دستوراتی که به هدف مجبور کردن کارمندان اداری برای پوشیدن لباس‌های تولید داخلی صورت می‌گیرد، دوام آورد یا نه.

E. سایر صنایع

گزارش شده که کارخانه کبریت‌سازی تبریز به خاطر رقابت روسیه در تنگنای شدیدی قرار گرفته است. سال ۱۹۲۷ شاهد برپایی یک کارخانه کوچک کبریت‌سازی در همدان بود.

اقتباس اینگونه صنایع به وسیله اشخاص صنعتگر ایرانی از اروپایی‌ها مانند صنایع کفش‌سازی، سراجی (زین و برگ‌سازی)، جوراب‌بافی، و... به سرعت در حال گسترش‌اند.

۷. ارتباطات و حمل و نقل

A. راه آهن

راه آهن شمال به جنوب: [داشتن] یک خط آهن اصلی از چند دهه گذشته هدف ملی‌گرایان جاه طلب ایرانی بوده است. این مسئله با تصویب قانون انحصار چای و قند در سی‌ام می ۱۹۲۴ (۱۰ خرداد ۱۳۰۴) تا حدی به حقیقت نزدیک‌تر شده است. طبق این قانون به ترتیب با دریافت یک مالیات اضافی ۶۲ قرانی برای هر من (۶/ پوند) قند و چای که وارد کشور می‌شود، بودجه راه آهن تأمین می‌گردد. یک هیأت راه آهن آمریکایی در صحنه ظاهر شده و در بیست و چهارم فوریه ۱۹۲۷ (۵ اسفند ۱۳۰۵) مجلس به دولت اجازه داد تا ساخت راه آهن خورموسی یا خرمشهر (محمره) و بندرگز از مسیر همدان و تهران را شروع کند. هنوز برای پیش‌بینی کردن

برآورده‌های دقیق بسیار زود است اما به نظر می‌رسد که ساخت راه‌آهن دریا به دریا (دریای خزر به دریای خلیج فارس) ممکن است هفت تا ده سال طول بکشد و هزینه‌ای حدود ۱۵ میلیون پوند داشته باشد. درحالی‌که احتمالاً ۳۰ سال بعد راه‌آهن بتواند هزینه خود را درآورد. اکنون تصمیمی درخصوص عبور از رشته کوه البرز، که یک مانع سخت است، اتخاذ شده است (۲۰ نوامبر ۱۹۲۷). پایانه جنوبی خور موسی نیز، ساخت بندر کاملاً جدیدی را ضروری می‌سازد. فراخواندن کشتی‌های تدارکاتی که در سپتامبر ۱۹۲۷ صورت گرفت، از جهت [ارسال] مصالح کافی برای یکصد مایل از خط آهن با اندازه ۱۴۱ سانتی‌متر از هر سو بود. این کار به هیأت راه‌آهن امکان خواهد داد تا برآورد کلی از هزینه‌های احتمالی ساخت کل طول راه آهن به دست آورند و هنگامی که این کار صورت بگیرد محتمل است که پیمانکاران خارجی برای ساخت قسمت‌های سخت‌تر خط آهن دعوت شوند.

در صورتی که دیدگاه تأسیس کارخانه ذوب آهن برای ساخت ریل‌های آهنی در خاک ایران دنبال شود، هزینه ساخت [راه‌آهن] یقیناً بسیار زیاد خواهد شد. (نگاه کنید به بخش ۶ قسمت C راه‌آهن).

راه‌آهن جلفا: خط آهن تبریز - جلفا با شاخه‌ای به سمت شرفخانه در دریاچه ارومیه به روز بدی افتاده است. تراورس‌های جدید و شن‌ریزی جدید به‌طور بدی تعمیر شده است. وضعیت و عملکرد خط آهن به گونه‌ای است که سرعت قطارها را بسیار کرده و قطارها در شب توقف می‌کنند. در هفته بیش از دو قطار از تبریز به جلفا و یک قطار از شرفخانه وجود ندارد. یک نماینده اخیراً توجه مجلس را به این واقعیت جلب کرده که قطارها ۱۱ ساعت طول می‌کشد تا از تبریز به شرفخانه برسند در حالی‌که قبلاً مسافرت از این راه ۳ ساعت طول می‌کشید. این خط آهن طبق شرایط معاهده سال ۱۹۲۱ از طرف دولت شوروی به ایران واگذار شد.

B. راه‌ها

موقعیت راه‌ها در ۱۱ سپتامبر ۱۹۲۷ (۲۲ شهریور ۱۳۰۶) به شرح زیر بود:

طول راه‌ها

راه‌های سنگ‌ریزی شده:^۱ حدود ۱۰۰۰ کیلومتر

۱. راه سنگ‌ریزی شامل سنگ‌هایی است که بدون دقت زیاد در سطح زمین انداخته شده و

راه‌های تاقسمتی سنگ‌ریزی شده: (با سطح نازکی از سنگ و سنگ‌ریزه): حدود ۲۵۰۰ کیلومتر
راه‌های سنگ‌ریزی نشده: (قابل عبور برای ماشین‌ها تقریباً در کل سال، البته گاهی اوقات با مشکل): حدود ۵۰۰ کیلومتر
هزینه راه‌ها: (سال منتهی به بیستم مارس ۱۹۲۸)

[هزینه] ساخت: تومان ۱/۲۰۰/۰۰۰

[هزینه] نگهداری: تومان ۱/۰۰۰/۰۰۰

(یا با نرخ ۱ پوند معادل ۵ تومان، هزینه ساخت و نگهداری به ترتیب ۲۴۰۰۰۰ پوند و ۲۰۰/۰۰۰ پوند است).

در مقایسه با زمان پیش از جنگ [جهانی اول] وضعیت راه‌ها مساعد است زیرا در آن زمان هیچ هزینه‌ای از طرف دولت برای حفاظت یا ساخت راه‌ها اختصاص داده نمی‌شد و تنها راهی که برای حمل و نقل موتوری بازبود، راه انزلی به قم بود. تاپیش از آنکه قانون مالیات راهداری درهشتم فوریه ۱۹۲۸ (۱۸ بهمن ۱۳۰۶) تصویب شود، عوارض و مالیات‌های شهری گوناگون بر حمل و نقل مال‌التجاره تحمیل می‌شد و از قرار معلوم مالیات‌هایی هم بر راه‌ها تحمیل می‌شد. این سیستم مالیات‌ها مانعی جدی برای تجارت تشکیل می‌داد. این تحمیلات گوناگون منسوخ شد و یک مالیات راهداری جامع قابل وصول در مرز بر تمام کالاهای وارداتی و صادراتی جایگزین آن شد. درآمد اضافی از این منبع یک میلیون تومان برآورده می‌شود. مجموع درآمدهای تحت این عنوان (بعد از آنکه بازپرداخت‌ها به شهرداری‌ها انجام بگیرد، به اداره‌ی راه واگذار می‌شود). (نگاه کنید به بخش II قسمت A درآمدها)

قانون مالیات راه هزینه‌هایی را برای هر ایالت تصریح کرده که تا زمانی که شاهراه‌های اصلی ساخته می‌شوند نباید کمتر از ۵۰ درصد دریافت‌های این ایالات

انتظار می‌رود که با عبور وسیله نقلیه به یک موقعیت ثابت کوبیده شود. بسیاری از افراد در کل خود را از دست این نوع راه‌ها خلاص می‌کنند. در نتیجه مصرف لاستیک مخصوصاً از انواع خشک آن به‌طور غیرمعمول زیاد است. با این حال اداره راه برای دوازده عدد غلطک سرمایه‌گذاری کرده است.

باشد. در سال ۲۷-۱۹۲۶م/ ۱۳۰۵ش. در راه‌های جنوبی اندک تلاشی صورت گرفت است که از طریق آن بازرگانی انگلستان سود می‌برد اما بودجه‌ها به تعویق افتاده و امید است که در سال ۲۸-۱۹۲۷ موفقیت محسوسی حاصل شود. اداره راه تا سپتامبر ۱۹۲۶ (شهریور ۱۳۰۵) تحت مدیریت یک مهندس آمریکایی بسیار کارآزموده قرار داشت.

C. حمل و نقل موتوری

میزان حمل و نقل به وسیله چهارپایان در جاده‌های خانقین - تهران و دزداب (زاهدان) در طی سال گذشته ۴۰ تا ۵۰ درصد کمتر از حمل و نقل به این شهرها در سال قبل از ۲۶-۱۹۲۵ بود. با اینکه تجارت کاهش یافته اما مهمترین عامل مؤثر در کاهش حمل و نقل توسط چهارپایان، گسترش حمل و نقل موتوری در مقیاس وسیع و پی بردن به استفاده از آن برای حمل مال‌التجاره و همچنین عمدتاً در نتیجه فعالیت‌های ادارهٔ ارزاق بوده است که این اداره خودش تعداد قابل توجهی کامیون وارد کرد. ارقام زیر نشان می‌دهد که چگونه حمل و نقل موتوری به سرعت گسترش پیدا کرده است:

۱۹۲۶-۲۷	۱۹۲۵-۲۶	۱۹۲۴-۲۵	
۱/۳۳۰	۱/۱۱۱	۵۲۹	ماشین‌های موتوری
۹۶۷	۴۹۲	۱۰۳	کامیون

به‌طورکل، کامیون در مهمترین راه‌های بازرگانی ماشین رو، به سرعت [حمل و نقل] کاروانی را به زانو در آورده و در نتیجه تعداد کاروان‌ها در راه‌های کم رفت و آمدتر پایین آمده است. مبلغ بیمه برای حمل و نقل موتوری در راه‌های مجاور تهران از ۱۰۰ تا ۲۰ درصد کاسته شده و حتی در بعضی موارد به‌طور کامل این مبلغ از بین رفته است اما وسایل نقلیهٔ کوچکتر اغلب - البته نه همیشه - نرخ‌هایی را اعلام می‌کند که به هیچ وجه نسبت سود بازرگانی امکان‌پذیر نیست. نکته‌ای که به نظر می‌رسد در کنار چیزهای دیگر باید آموخته شود این است که تنها کامیون‌های سنگین با ظرفیت ۴ الی ۵ تن ظرفیت و بیشتر از آن است که این [حقوق بیمه] را می‌پردازند.

بازرگانان به تدریج به مزایای نقل و انتقال سریع تر پی برده‌اند. فایده دیگر این است نرخ‌های حمل و نقل موتوری با ثبات تر از نرخ حمل و نقل به وسیله چهارپایان است. (برای اطلاع از نرخ‌ها و مسافت‌ها به پیوست شماره IV نگاه کنید) واردات ماشین و کامیون‌های انگلیسی به شرح زیر است.

۱۹۲۵-۲۶		۱۹۲۶-۲۷		
تعداد	درصد از تعداد کل واردات	تعداد	درصد از مقدار کل واردات	
۳۲	۲/۹	۲۹	۳/۲	ماشین‌های موتوری
۸۰	۱۶	۱/۵	۱۱/۹	کامیون

چنانکه خواهیم دید تولیدکنندگان انگلیسی در این بازار [خودرو] که تحت اختیار آمریکا است پیشرفتی نداشته‌اند عامل تعیین‌کننده قیمت [ماشین‌آلات موتوری] به اصطلاح، توان اسب [بخار] است.

D. حمل و نقل هوایی

در سال ۱۹۲۴م / ۱۳۰۵ش. مذاکراتی بین دولت ایران و شرکت [هوایمایی] یونکرس برای تأسیس سرویس‌های حمل و نقل هوایی شروع شد و در فوریه ۱۹۲۶ به نتیجه رسید. در عوض شرکت موافقت می‌کرد تا به منظور کمک مالی، یک سرویس پستی هفتگی بین تهران و بندر پهلوی (بندر انزلی) و بوشهر (در خلیج فارس) و قوره تو^۱ (در مرز عراق) برقرار کند.

شرکت یونکرس به دنبال موافقت‌نامه‌ای با مقامات روسیه در ژوئن ۱۹۲۷ (خرداد ۱۳۰۶) موافقت کرد تا مسافران را از تهران به لندن و پاریس (از طریق مسکو و برلین) در طی ۵ روز و با مبلغ ۵۰ پوند برای هر نفر انتقال دهد. اینکه مسافرت هوایی به‌طور پیوسته در ایران عمومیت می‌یابد با توجه به مسافت بین شهرها و وضعیت راه‌ها شگفت‌انگیز نیست.

VI. توسعه

A. کلیات

حدس زدن پتانسیل‌های ایران هنوز دشوار است. اگرچه یقیناً توسعه کشاورزی و صنعتی ظرفیت‌هایی دارد اما اصلاحات انجام شده در یک حوزه و ابتکار عمل نشان داده شده در حوضه دیگر ماهیتی عملی دارد. ایرانیان همچنین به منابع معدنی کشور به عنوان منبع نهایی ثروت ملی و شخصی متکی‌اند اما ارزیابی و نقشه‌برداری این منابع هنوز صورت نگرفته است؛ اگرچه ایرانی‌ها می‌دانند این منابع متنوع و گسترده‌اند اما هنوز مانده تا دیده شود که آیا بهره‌برداری از این منابع بازگشت معقول سرمایه‌گذاری را تضمین خواهد کرد یا نه.

توسعه اقتصادی ایران وابسته به سه عامل اصلی است: آب برای کشاورزی، حمل و نقل و سرمایه و البته امنیت؛ از قرار معلوم تقریباً به استثنای تمام عوامل دیگر توجه اصلی بر مسأله حمل و نقل متمرکز شده است و راه حل اندیشیده شده را در تأسیس پروژه راه آهن اصلی یافته‌اند.

به جنبه مالی این مسأله پیش از این در بالا اشاره شده، اما شاید در اینجا گفته شود انتظار اینکه سرمایه ایرانی برای این اقدام بزرگ مقیاس در ایران کافی باشد بیش از حد خوش‌بینانه است و حتی اگر سرمایه کافی از لحاظ محلی در دسترس باشد مشکل تضمین همکاری میان سرمایه‌گذاران محلی دیر یا زود جلب مشارکت خارجی را گریزناپذیر خواهد کرد. این نکته‌ایی است که بیشتر ایرانیان روشن بین آن را تأیید می‌کنند. اگرچه جذب سرمایه خارجی در ایران کمتر انجام گرفته است اما این نهایت چیزی است که گفته می‌شود دولت ایران در نظر دارد.

B. کشاورزی

اکثر مردم به کشاورزی مشغول‌اند و ضعف محصول به‌طور جبران‌ناپذیری منجر به سقوط محسوسی در تمام جوانب قدرت خرید مردم و در نتیجه کاهش تقاضا برای کالاهای تولید خارجی می‌شود. اهمیت این صنعت اساسی ایران (کشاورزی) را می‌توان از طریق این واقعیت مورد بحث قرار داد که به جز فراورده‌های نفتی، شمش و کالاهای با صدور مجدد مانند چای، ۶۸ درصد صادرات سال گذشته شامل

محصولاتی بود که از باغ‌ها، مزارع و احشام به دست آمده بود. درحالی‌که ۲۵ درصد دیگر صادرات از کالاهایی بود که تقریباً تمام آنها از مواد خام تولید شده ایران درست شده بود مانند (فرش، پنبه، پشم و الیاف، ابریشم طبیعی). هنوز بودجه‌های زیادی برای توسعه کشاورزی نیاز است، به ویژه شایسته است تا اهداف صنعتی کم بازده به سمت آبیاری بازگردانده شود. برای مبارزه با حشرات و آفات گیاهی و بیماری‌های دامی که هردوی این موارد باعث ضرر و زیان شدید شده‌اند، اعتبارات کافی نیاز بسیار فوری است.

علاوه بر مسائل حمل و نقل و آبیاری، لازم است تا زارعان درباره شیوه‌های بهبود کشت و زرع فکر کنند. در شیوهی زراعت تمام ایالات به جز یک مورد در خارج تهران، آنچه تاکنون وجود دارد تنها به‌طور حاشیه‌ای با این مسئله برخورد کرده‌اند. مربیان آموزش دیده که اینجا در حال حاضر کمیاب‌اند، بایستی به مناطق کشاورزی فرستاده شوند. مساعده‌ی بذر بایستی انجام گیرد و کمک‌های مالی تا جایی که ممکن است توسعه یابد. [طرح تأسیس] یک بانک کشاورزی مطرح شده است اما برای یافتن سرمایه کافی با مشکلاتی روبه رو شده‌اند. ناامنی حقوق مالکیت مانع دیگری برای موفقیت این اقدام مخاطره آمیز تأسیس بانک [کشاورزی] به وجود می‌آورد.

نیاز برای جایگزینی خشخاش (تریاک) به دلیل الزامات بین‌المللی که توسط دولت ایران تقبل شده، بدون شک باعث تجربیاتی در سازگاری دادن محصولات جدید کشاورزی با محیط و توسعه و بهبود محصولات موجود خواهد شد. محصولات تحت بررسی برای جایگزینی [تریاک] عبارتند از: گندم، ابریشم، تنباکو، پنبه، چغندر قند، نیشکر، چای، کنف، کتان و میوه‌ها. در اینجا لازم به یادآوری است که ایران سال گذشته قند و چای را به ترتیب به ارزش ۲/۵۵/۰۰۰ و یک ۱/۴۳۶/۰۰۰ پوند وارد کرده است درحالی‌که تولیدات خودش از ابریشم طبیعی تنها بالغ بر ۱۵۰/۰۰۰ کیلوگرم بود. هم پنبه و هم نیشکر را می‌توان در وضعیت مطلوب در ایالت جنوبی ایران یعنی خوزستان پرورش داد. فروش‌های خارجی ایران از تولیدات کشاورزی در صورتی که توجه بیشتری نسبت به آماده‌سازی، درجه‌بندی و بسته‌بندی [محصول] صورت گیرد می‌تواند افزایش یابد.

شاید دو نکته بسیار ضروری این است که طرح تثبیت اراضی (ثبت اسناد و

املاک) بایستی به اجرا در آید و ارزیابی جدیدی از مالیات‌گیری صورت گیرد. این مورد آخری تا حد زیادی کهنه و منسوخ شده و به میزان زیادی غیرمنصفانه بوده است.

C. صنعت

پشتیبانی [از صنعت]. ایران به خاطر موقعیت جغرافیایی و شکل ظاهری و درجه توسعه مردمانش بایستی برای یک زمان طولانی تا آینده به صورت یک کشور کشاورزی باقی بماند هم اکنون نشانه‌هایی وجود دارد که گرایش‌ات قدرتمند، آرزو دارند تا تغییر شکل سریعی در این وضعیت کشاورزی به یک وضعیت صنعتی به وجود آید، چنانکه گویی چنین تغییری الزاماً بر پیشرفت دلالت دارد. خطری که در این خصوص وجود دارد این است که صنایع [تنها] ممکن است در پناه دیوار بلندی از تعرفه‌های گمرکی پرورش یابد و بدون چنین پشتیبانی هرگز به یک نقطه ترقی مستقل دست نخواهد یافت.

ریل آهن - هم اکنون طرحی برای تأسیس کارخانه ذوب آهن در شمال ایران در دست اجراست تا اینکه ساخت ریل‌های راه آهن در داخل کشور را فراهم سازد. یک مهندس آلمانی استخدام شده و جدای از هزینه راه آهن، ۴/۵ میلیون تومان (۹۰۰/۰۰۰ پوند؛ با نرخ هر پوند ۵۰ ریال) برای این منظور کنار گذاشته شده است. آهن مناسب در منطقه‌ی سمنان کشف شده و اگر این طرح تحقق پیدا کند احتمالاً کارخانه در آنجا ساخته خواهد شد. البته هزینه ساخت ریل‌های ایرانی گران خواهد بود.

چاپخانه مجلس امیدوار است که کاغذ مورد نیازش را خودش تولید کند و عجلتاً ۴۶/۰۰۰ تومان را برای این منظور کنار گذاشته است. اکنون مذاکره برای تأسیس یک کارخانه چرم‌سازی در تهران و یا نزدیک آن با پشتیبانی دولت در جریان است.

D. معدن

به غیر از ادامه بهره‌برداری از میادین نفتی جنوب ایران، در این دو سال اخیر گسترش چشمگیری در منابع معدنی ایران به چشم نخورده است. فعالیت‌های یک زمین شناس آلمانی که در بهار ۱۹۲۷م / ۱۳۰۶ش. به تهران رسید عمدتاً در ارتباط با

تولید فرضی ریل در شمال ایران، توسط دولت مخفی شده است. یک شرکت روسی - ایرانی مشغول حفاری برای نفت خوریان ایالت سمنان است (اکتبر ۱۹۲۷). یک کارشناس نفت آمریکایی نیز توسط دولت ایران برای این منظور استخدام شده است.

VII. مسائل اجتماعی

A. آموزش

در ایران تا اکتبر ۱۹۲۷ م/مهر ۱۳۰۶، ۲۹۸ مدرسه دولتی برای پسران و دختران؛ ۲۷۲ مدرسه عمومی (مردمی) و ۱۱۲ مدرسه خصوصی و ۴۵ مدرسه با مدیریت خارجی‌ها وجود داشت. تعداد دانش‌آموزان پسر این چهار دسته از مدارس، ۶۵/۹۹۱ نفر و تعداد دختران ۱۸/۰۵۰ نفر بود. همچنین ۴/۹۴۸ دانش‌آموز در ۲۹۷ موسسه مذهبی وجود داشتند. تعداد مکتب‌خانه‌ها (یعنی مدارس که در آنها تنها خواندن و نوشتن فارسی و روش حساب قدیم عربی تدریس می‌شود)، ۲/۲۵۷ عدد با ۴۵۰/۹۹۸ دانش‌آموز دختر و پسر بودند. شایان ذکر است که جمعیت ایران احتمالاً نزدیک ۹ میلیون نفر است.

میزان تخصیص بودجه برای اهداف آموزشی در سال ۲۶-۱۹۲۵ بالغ بر ۱/۷۰۰/۶۶۱ تومان یا حدود ۳۵۰/۰۰۰ پوند بود. در سال ۲۷-۱۹۲۶ یک مبلغ اضافی ۱۶۰/۰۰۰ تومانی برای تأسیس مدارس جدید هزینه شده است. همچنین در تهران در کنار یک مدرسه فنی و یک دانشکده نظامی، دبیرستان‌هایی برای پزشکی، هنرهای زیبا، تعلیم و تربیت، حقوق و علوم سیاسی و مهندسی وجود دارد. در صد بی سوادى بالا است.

B. بهداشت و درمان

عمدتاً به دلیل فقدان روش‌های عملی سازماندهی بهداشت، کمبود پزشکان مجرب، کمبود بودجه، دیدگاه‌های ابتدایی مردم درخصوص بهداشت و ترس بیمارستان‌هایی که به طبقات پایین زندگی می‌بخشد، هیچ بهبود چشمگیری [در بهداشت و درمان] ثبت نشده است. تحت این شرایط شیوع بیماری‌هایی مانند

تیفوئید و آبله و نرخ غیرعادی بالای مرگ و میر که عملاً در میان کودکان رایج است، غیرطبیعی نیست. مالاریا، سل، بیماری‌های مقاربتی و بیماری‌های چشمی، بیماری‌هایی هستند که بیشترین شیوع را دارند.

C. خدمات شهرداری

در بیشتر شهرهای بزرگتر شهرداری وجود دارد. اما برخی از آنها فقط اسمشان هست. شهرداری تهران تحت کنترل یک افسر پر انرژی ارتش، بدون شک بیشترین میزان ترفی را از خود نشان داده است. به‌طور کل خیابان‌ها زیاله‌روبی شده و دارای روشنایی، آب‌رسانی و شبکه فاضلاب شده و با اینکه خیابانها خودشان ساده و ابتدایی‌اند اما توجه قابل ستایشی برای ضرورت [ساخت] خیابان‌های عریض و دارای آب و فروشگاه‌های پاکیزه و قصابی و... صورت گرفته است. قانون مالیات راه که تمرکز بودجه را به میان می‌آورد، به بودجه‌های شهرداری امکان نمی‌دهد که به سطح قبلی‌شان برسد.

D. استاندارد زندگی

برداشت بد [محصولات کشاورزی]، تحریم‌های روسیه و مالیات‌های جدید، مانع افزایش استاندارد زندگی طبقات فرودست شده است. مزد یک کارگر ۳ تا ۴ قران در روز است (۱۲-۱۷ سنت). درحالی‌که وی نمی‌تواند چیزی بیش از نان و پنیر و گاهی هم یک تکه لباس پنبه‌ای برای زن و بچه‌اش خریداری کند. متوسط دستمزد صنعتگران بین ۵ تا ۱۰ قران در روز متفاوت است (۲ تا ۴ شیلنگ).

باین وجود چنانکه از روی افزایش واردات کالاهای لوکس به ویژه اتومبیل مشاهده می‌شود، ترقی محسوسی در استاندارد زندگی طبقات متوسط و بالای جامعه صورت گرفته است. به هر حال فرد نمی‌تواند ایجاد ثروتی یکسان را درک نماید.

E. سرشماری

چون در انظار عمومی مسئله سرشماری با قانون نظام و طبقه اجباری ارتباط دارد، این اقدام پیشرفتهای کندی داشته است.

نتیجه گیری

می توان گفت که رفاه ایران بعد از جنگ به تاریخ ۲۳-۱۹۲۲ بر می گردد زیرا برای اولین بار تراز بازرگانی خارجی کشور مثبت بود. دلایل کاهش رفاه [پس از این تاریخ] به طور خلاصه در مقدمه گفته شد و جزییات آن در متن این گزارش بیان گردید.

بازرگانی به سختی تداوم یافته و دریافتی گمرکات در هفت ماه نخست سال ۲۸-۱۹۲۷ یک کاهش ۳۸۵/۰۰۰ تومانی را نشان می دهد. تحت این شرایط، دکتر میلسپو اندکی قبل از کناره گیری اش [از ریاست امور مالی ایران] در آگوست ۱۹۲۷ (شهریور ۱۳۰۶) اظهار داشت، اینکه [دولت] در سال جاری احتمالاً دچار کسری بودجه شود، باعث تعجب نیست. خوشبختانه شرکت نفت انگلیس - ایران با رکورد حق الامتیاز ۱/۳۸۹/۰۰۰ پوند برای سال گذشته، یک بار دیگر بر مشکلات فائق آمد. این درحالی است که توافقات مختلف ایران و روس که در اکتبر ۱۹۲۷ به نتیجه رسید، نشانه از سرگیری روابط بازرگانی عادی تری بین دو کشور و بهبود مشابهی در امور ایران است.

این درست است که ایران از راه های متعددی عقب افتاده است اما هیچ کشور دیگری در جهان از مزیت دو برابر شدن پول رایج که نرخ مبادله آن بالاتر از زمان قبل از جنگ است و یک بدهکاری ملی که با یک اعلام فوری می تواند کاملاً پرداخت شود، برخوردار نیست. علاوه بر این ایران دارای سرمایه هایی از انواع مختلف است که تاکنون از آنها استفاده نشده است. اما عدم موفقیت ایران تاکنون به دلیل ناتوانی در انطباق میان توانایی های خود با اهدافش بوده است. بسیاری از مردم بر این باورند که هزینه پروژه راه آهن شمال جنوب ممکن است به طور کامل متناسب با ارزش مؤثر آن نباشد.

با این حال نشانه هایی وجود دارد که اولیای امور ایران نیاز به کمک مالی خارجی برای ساخت راه آهن را تشخیص می دهند.

پیوست‌ها

I. واردات

لازم به یادآوری است که ارقام بازرگانی در پیوست‌های زیر تنها به‌طور تقریبی می‌تواند درست در نظر گرفته شود.

A. واردات (به هزار قران)

۱۹۱۳-۱۴		۱۹۲۶-۲۷	۱۹۲۶-۲۷		کشورهای اصلی مبدأ
درصد از کل واردات	ارزش	ارزش	ارزش	درصد از کل واردات	
	۹۷/۹۵۶	۲۴۹/۹۵۹	۱۸۵/۷۰۷		بریتانیای کبیر
	۸۰/۳۵۸	۲۱۷/۷۷۰	۱۹۹/۹۰۲		هند
۲۷.۵	۱۷۷/۹۵۴	۴۶۷/۷۲۹	۳۸۵/۶۰۹	۴۹.۰	امپراتوری بریتانیا (به استثنای زنگبار)
۵۵.۰	۳۵۵/۸۸۸	۲۱۱/۷۶۲	۱۸۴/۴۸۴	۲۳.۴	روسیه
۴.۷	۳۰/۳۷۳	۳۲/۶۹۶	۳۹/۳۵۰	۵.۰	آلمان
۳.۰	۱۹/۶۲۹	۲۴/۴۴۷	۳۷/۶۲۱	۴.۸	فرانسه
۰.۹	۵/۵۹۸	۲۰/۳۶۹	۲۹/۷۲۶	۳.۸	ایتالیا
۲.۴	۱۵/۳۹۲	۳۵/۰۳۳	۲۷/۶۴۱	۳.۵	بلژیک
-	۲۲۴	۱۰/۲۵۵	۲۰/۶۷۰	۲.۶	آمریکا
-	۴	۹/۸۵۰	۱۱/۹۱۰	۱.۵	ژاپن
.۲	۱/۳۷۱	۱۸/۵۰۶	۱۰/۶۴۲	۱.۴	هلند
۳.۴	۲۲/۳۳۹	۱۰/۸۳۹	۸/۸۷۶	۱.۰	عراق
		۱۵/۲۶۶	۷/۴۹۹	۰.۹	ترکیه
-	۶۴۷/۱۶۵	۸۸۱/۰۲۵	۷۸۷/۳۹۷	-	جمع تمام کشورها

ادامه پیوست I
B. صادرات (به هزار قران)

۱۹۱۳-۱۴		۱۹۲۶-۲۷	۱۹۲۶-۲۷		کشورهای اصلی مقصد
درصد از کل واردات	ارزش	ارزش	ارزش	درصد از کل صادرات	
-	۳۳/۳۱۹	۲۹۹/۶۱۵	۴۲۳/۸۰۸	-	بریتانیای کبیر
-	۲۳/۷۹۲	۱۳۹/۳۵۴	۷۹۱	-	هند
۱۲.۵	۵۷/۱۱۱	۴۳۸/۹۶۹	۵۵۴/۵۹۹	۵۰.۲	امپراتوری بریتانیا (به استثنای زنگبار)
۶۶.۳	۳۰۲/۰۶۰	۲۸۱/۱۴۲	۱۶۳/۹۱۲	۱۴.۸	روسیه
۱.۱	۵/۰۲۰	۱۶۳/۱۶۸	۱۴۱/۰۹۲	۱۲.۸	مصر
۲.۲	۱۰/۲۱۰	۷۶۹/۷۴۲	۷۶/۶۶۰	۶.۹	آمریکا
۱.۰	۴/۵۸۹	۲۲/۶۲۶	۴۵/۱۰۵	۴.۱	فرانسه
۸.۱	۳۶/۸۶۷	۲۸/۷۱۰	۴۰/۳۲۰	۳.۶	عراق
		۳۰/۹۸۲	۲۵/۸۸۱	۲.۳	ترکیه
۲.۳	۱۰/۷۴	۲/۶۳۵	۱۰/۰۸۶	۰.۹	ایتالیا
۰.۲	۱/۱۴۲	۱/۸۷۴	۷/۱۶۵	۰.۶	چین
۰.۵	۲۲۴	۲۸۵	۶/۱۹۴	۰.۶	بلژیک
۰.۶	۲/۹۵۳	۱/۸۳۲	۴/۵۰۴	۰.۴	آلمان
۳.۰	۱۳/۷۶۴	۲۶	۴/۴۲۳	۰.۴	هلند
-	-	۶/۲۳۵	۴/۳۹۲	۰.۴	ژاپن
-	۴۵۵/۸۴۰	۱/۰۵۹/۳۹۰	۱/۱۰۴/۱۱۵	-	جمع تمام کشورها

ادامه پیوست I
(C). کل بازرگانی

صادرات و واردات (به هزار قران)

۱۹۱۳-۱۴		۱۹۲۶-۲۷	۱۹۲۶-۲۷		کشورهای اصلی مقصد
درصد از کل بازرگانی	ارزش	ارزش	ارزش	درصد از کل بازرگانی	
-	۱۳۰/۹۱۵	۵۹۴/۵۷۴	۶۰۹/۵۱۵	-	بریتانیای کبیر
-	۱۰۴/۱۵۰	۳۵۷/۱۲۴	۳۳۰/۶۹۳	-	هند
۲۱.۳	۲۳۵/۰۶۵	۹۰۶/۶۹۸	۹۴۰/۲۰۸	۴۹.۷	امپراتوری بریتانیا (به استثنای زنگبار)
۵۹.۷	۶۵۷/۹۴۸	۴۹۲/۹۰۶	۳۴۸/۳۹۶	۱۸.۴	روسیه
.۴	۵/۰۳۳	۱۶۳/۴۰۲	۱۴۱/۲۷۱	۷.۵	مصر
.۹	۱۰/۴۳۳	۷۹/۹۹۷	۹۷/۳۲۹	۵.۱	آمریکا
۲.۲	۲۴/۲۱۸	۴۷/۰۷۲	۸۲/۷۲۶	۴.۴	فرانسه
-	(نک: به ترکیه)	۳۹/۵۴۸	۴۹/۱۹۶	۲.۶	عراق
۳.۰	۳۳/۳۲۶	۳۴/۵۲۸	۴۳/۸۵۴	۲.۳	آلمان
۱.۵	۱۶/۰۷۲	۲۳/۰۰۴	۳۹/۸۱۲	۲.۴	ایتالیا
۱.۴	۱۵/۶۱۶	۳۵/۲۹۲	۳۳/۸۳۵	۱.۸	بلژیک
۵.۱	۵۹/۲۰۶	۴۶/۲۴۷	۳۳/۳۸۰	۱.۸	ترکیه
-	۴	۱۶/۰۸۶۵	۱۶/۳۰۲	۰.۹	ژاپن
۱۰.۴	۱۵/۱۳۶	۱۸/۵۳۲	۱۵/۰۶۵	.۸	هلند
.۲	۱/۶۷۶	۷/۲۳۱	۱۳/۵۸۹	.۷	چین
-	۱/۱۰۳/۰۰۵	۱/۹۴۰/۴۱۵	۱/۸۹۱/۵۱۲	-	جمع تمام کشورها

سایر کشورهای دارای بازرگانی با ایران عبارتند از: افغانستان، عمان، سوئد، چک اسلواکی، استرالیا، سوئیس، یونان، مسقط، زنگبار، نروژ، لهستان، اسپانیا و عربستان.

II. کالاهای اصلی وارداتی

نوع کالا	سال	ارزش به هزارقران	درصد از کل واردات	منابع اصلی واردات ارزش به هزار قران	درصد سهم امپراتوری بریتانیا
پارچه های پنبه خالص	۱۹۲۵-۲۶	۲۵۹/۹۶۹	۲۹.۵	۷۳/۱۹۹ B.I.; ۱۳۹/۰۵۶ G.B	۸۱.۶
	۱۹۲۶-۲۷	۲۲۱/۰۳۵	۲۸.۱	۱/۸۸۶ I.; ۲۴/۹۴۱ R. R.; ۷۳/۳۵۲ B.I.; ۹۳/۰۰۰ G.B ۱۴/۶۰۶ I.; ۲۹/۵۴۸	۷۵.۵
قند کله و شکر	۱۹۲۵-۲۶	۱۳۸/۱۰۸	۱۵.۷	۲۸/۴۹۰ B.; ۷۸/۳۰۲ R. ۱۷/۹۹۲ H.	۱.۶
	۱۹۲۶-۲۷	۹۷۷/۱۲۳	۱۵.۷	۱۸/۰۵۰ B.; ۸۶/۶۴۷ R. ۵/۸۵۵ F.	۵۰
چای	۱۹۲۵-۲۶	۶۵/۳۳۳	۷.۴	۴/۴۲۳ C.; ۶۰/۳۵۵ B.I	۹۲.۴
	۱۹۲۶-۲۷	۶۹۸/۷۹۷	۸.۸	۵/۰۰۰ C.; ۶۳/۴۵۱ B.I.	۹۱.۰
غلات	۱۹۲۵-۲۶	۲۵/۵۴۱	۲.۹	۱۰/۱۶۴ B.I.; ۱۵/۲۸۸ R.	۳۹.۰
	۱۹۲۶-۲۷	۱/۸۱۴	.۲	(ذکر نشده)	-
نفت	۱۹۲۵-۲۶	۲۵/۰۴۳	۲.۸	۱/۴۸۶ B.E.; ۲۳/۲۶۵ R.	۵.۹
	۱۹۲۶-۲۷	۳۴/۴۳۷	۲.۱	۲/۵۲۲ B.E.; ۲۸/۶۴۵ R.	۸.۱
نخ پنبه	۱۹۲۵-۲۶	۲۲/۱۳۳	۲.۵	۱۳/۵۳۵ B.I.; ۲/۷۱۰ G.B ۵/۸۵۵ J.	۷۳.۴
	۱۹۲۶-۲۷	۲۴/۵۷۹	۳.۱	J.; ۱۴/۲۴۵ B.I.; ۲۵/۰۰۰ G.B ۸/۰۰۰	۶۸.۱
برنج	۱۹۲۵-۲۶	۱۸/۰۲۸	۱.۲	۱۷/۸۲۸ B.I	۹۸.۹
	۱۹۲۶-۲۷	۹/۸۹۳		۹/۷۸۷ B.I	۹۹.۰
کالسکه، خودرو، اتومبیل و لاستیک اتومبیل	۱۹۲۵-۲۶	۱۶/۱۸۵	۱.۸	۷/۸۳۶ U.S.A	۱۶.۴
	۱۹۲۶-۲۷	۳۵/۷۸۷	۴.۵	۶/۲۷۳ G.B.; ۱۷/۹۱۵ U.S.A	۱۷.۵
تولیدات آهنی به استثنای ماشین آلات	۱۹۲۵-۲۶	۱۵/۷۶۸	۱.۸	۱۳/۵۱۶ G.B	۸۷.۸
	۱۹۲۶-۲۷	۸/۴۳۸	۲.۲	۷/۰۷۱ G.B	۸۲.۲

۱۱۸ وضعیت مالی و اقتصادی ایران...

۲۷.۹	۱/۳۷۰ F. ۱/۷۲۰ B. ۲/۴۳۳ G. B	۱.۷	۱۴/۸۸۷	۱۹۲۵-۲۶	خرازی، اسباب بازی و سخت افزار
۲۹.۸	۱/۰۵۶ R. ۱/۱۴۱ T. ۱/۰۰۰ B. ۴/۱۳۹ G. B ۲/۲۸۶ F. ۴/۹۱۳ G.	۲.۲	۱۷/۳۹۲	۱۹۲۶-۲۷	
۵۹.۶	G. B. ۲/۲۳۸ R. ۸/۶۶۰ G. B	۱.۷	۱۴/۷۷۷	۱۹۲۵-۲۶	ابزار و ماشین آلات
۷۳.۶	۲/۸۵۸ G. ۱/۷/۵۷۸	۳.۱	۲۴/۰۷۲	۱۹۲۶-۲۷	
۳۸.۸	B. ۲/۹۴۶ F. ۵/۰۴۵ G. B ۱/۵۰۴ T. ۱/۴۲۰	۱.۶	۱۴/۰۸۰	۱۹۲۵-۲۶	پارچه های پشمی خالص
۲۶.۲	I. ۵/۴۱۳ C. B. ۷/۶۹۶ F ۱/۹۴۰ G. ۲/۱۴۹ B. ۲/۱۷۶	۲.۶	۲۰/۶۳۱	۱۹۲۶-۲۷	
۵۰.۷	۶/۲۶۵ R. ۶/۵۹۵ B. I	۱.۵	۱۲/۹۹۹	۱۹۲۵-۲۶	آرد و غیره
۶۵.۰	۱۴/۱۴۲ B. I	۸	۶/۳۶۸	۱۹۲۶-۲۷	
۳۴.۹	۲/۳۵۳ B. ۴/۱۰۰ I. ۳/۸۲۵ G. B ۲/۲۵۳ B	۱.۳	۱۱/۳۹۵	۱۹۲۵-۲۶	پارچه های پشمی مخلوط با ابریشم
۲۴.۰	۴/۷۷۹ I. ۳/۰۴۵ G. B	۱.۶	۱۲/۷۰۲	۱۹۲۶-۲۷	
۹۴.۱	۸/۸۴۳ G. B	۱.۱	۹/۶۹۸	۱۹۲۵-۲۶	محصولات شیمیایی
۹۵.۷	۸/۲۱۹ G. B	۱.۱	۸/۵۷۱	۱۹۲۶-۲۷	
۴۲.۰	۱/۵۲۷ B. I. ۲/۲۶۷ G. B ۱/۷۱۰ G.	۱.۰	۹/۰۳۷	۱۹۲۵-۲۶	الیسه
۲۵.۸	F. ۲/۲۳۹ G. B. ۲/۶۰۰ G. ۲/۲۵۶	۱/۱	۸/۶۷۸	۱۹۲۶-۲۷	
۰.۶	۲/۹۳۵ R. ۴/۵۹۶ S.	۸	۷/۴۲۱	۱۹۲۵-۲۶	کبریت
-	۱/۸۴۷ R, S	.۹	۳/۴۶۲	۱۹۲۶-۲۷	
۵۷/۸	۳/۸۴۳ G. B.	۸	۶/۶۴۶	۱۹۲۵-۲۶	پارچه های مخلوط
۴۷/۵	۳/۳۳۲ G. B.	.۹	۷/۱۴۵	۱۹۲۶-۲۷	پنبه و پشم
۹۴.۹	۶/۱۷۶ B. I	.۷	۶/۵۰۶	۱۹۲۵-۲۶	ادویه
۹۵.۶	۴/۶۵۳ B. I	.۶	۴/۸۶۷	۱۹۲۶-۲۷	
۵۳.۱	واردات از انگلستان ۴۶۷/۷۲۹	-	۸۸۱/۰۲۵	۱۹۲۵-۲۶	کل واردات
۴۹.۰	۳۸۵/۶۰۸		۷۸۷/۳۹۷	۱۹۲۶-۲۷	

S سوئد	I ایتالیا	علائم اختصاری:
J ژاپن	F فرانسه	G.B بریتانیای کبیر
E مصر	G آلمان	B.I هند انگلیس
C چین	B بلژیک	R روسیه
M بین النهرین (عراق)	H هلند	T ترکیه
		U.S.A ایالات متحده آمریکا

III. کالاهای اصلی صادراتی

نوع کالا	سال	ارزش به هزار قران	درصد از کل واردات	منابع اصلی واردات ارزش به هزار قران	درصد سهم امپراتوری بریتانیا
روغن های معدنی (نفت)	۱۹۲۵-۲۶	۵۴۴/۸۰۰	۵۱.۴	۸۳/۸۸۷ B.I: ۲۷۵/۱۱۸ G.B	۶۵.۹
	۱۹۲۶-۲۷	۶۵۴/۳۸۳	۵۹.۳	۸۸/۰۶۸ E: ۱۵۶/۷۸۲ E. B.I: ۳۵۱/۰۰۰ G.B	۶۷.۱
فروش پشمی	۱۹۲۵-۲۶	۱۱۷/۵۷۷	۱۱.۱	۲۵/۹۶۳ T: ۵۷/۱۱۳ U.S.A	۱۹.۳
	۱۹۲۶-۲۷	۱۲۲/۵۶۳	۱۱.۱	۸/۳۰۴ B.I: ۱۴/۴۰۵ G.B	۱۵.۴
میوه خشک و تازه	۱۹۲۵-۲۶	۷۹/۲۹۴	۷.۳	۱۵/۹۹۵ B.I: ۵۳/۷۴۰ R.	۲۳.۵
	۱۹۲۶-۲۷	۳۲/۰۱۹	۲.۹	۳/۵۴۷ M.	۲۳.۵
نریاک	۱۹۲۵-۲۶	۷۰/۴۳۰	۶.۶	۶/۲۳۵ J: ۶۰/۶۳۴ R.	۱.۸
	۱۹۲۶-۲۷	۹۶/۱۱۶	۸.۷	C: ۳۰/۸۲۰ R: ۴۱/۳۲۱ S.*	*۵۱.۳
پنبه	۱۹۲۵-۲۶	۶۱/۹۶۰	۵.۹	۴/۳۸۸ J: ۷/۱۴۹	
				۴/۱۵۸ N.E.I	
	۱۹۲۵-۲۶	۶۱/۹۶۰	۵.۹	۴/۶۰۱ B.I: ۵۷/۰۵۸ R.	۷.۴

۱۲۰ وضعیت مالی و اقتصادی ایران...

۵.۵	۳/۰۹۷ B.I : ۵۳/۰۷۷ R	۵.۱	۵۶/۴۹۲	۱۹۲۶-۲۷	
-	۲۳/۱۸۴ R. ۲۰/۴۴۸ R	۴.۱ ۱.۹	۴۳/۲۲۹ ۲۰/۵۲۶	۱۹۲۵-۲۶ ۱۹۲۶-۲۷	برنج
۴۵.۶ ۲۹.۶	۹/۸۵۳ B.I : ۱۰/۸۴۷ R. M. : ۶/۹۱۸ B.I : ۱۵/۰۷۵ R ۱/۳۵۳	۲.۱ ۲.۱	۲۱/۷۹۳ ۲۳/۳۶۰	۱۹۲۵-۲۶ ۱۹۲۶-۲۷	پشم
۵ ۹	۲/۳۰۷ T. : ۱۰/۰۵۸ U.S.A ۱/۰۳۵ T. : ۲/۶۶۵ U.S.A	۱.۵ ۵	۱۵/۷۷۳ ۵/۵۹۰	۱۹۲۵-۲۶ ۱۹۲۶-۲۷	پوست گوسفند
- -	۱۵/۲۹۸ R. ۸/۶۹۲ R.	۱.۴ ۱.۰	۱۵/۳۳۲ ۱۰/۶۱۸	۱۹۲۵-۲۶ ۱۹۲۶-۲۷	چرم
- -	۱۰/۵۹۴ R. ۲/۵۸۴ R.	۱.۰ .۲	۱۰/۶۴۱ ۲/۷۳۴	۱۹۲۵-۲۶ ۱۹۲۶-۲۷	چای (صادرات مجدد)
۳۳.۹ ۵۷.۸	۲/۱۰۴ G.B : ۲/۳۷۲ R. : ۱/۵۱۳ M. ۴/۲۹۴ G.B : ۳/۰۰۰ M. ۱/۴۳۴ U.S.A : ۳/۸۵۰ B.I	.۷ ۱.۳	۷/۸۸۵ ۱۴/۰۴۶	۱۹۲۵-۲۶ ۱۹۲۶-۲۷	کتیرا
۰.۴ -	۲/۲۹۰ A. : ۳/۳۱۱ R. ۱/۶۵۶ R.	.۶ .۳	۶/۱۰۷ ۳/۵۴۹	۱۹۲۵-۲۶ ۱۹۲۶-۲۷	پارچه‌های پنبه‌ای
۴۵.۶ ۴۶.۱	G.B : ۱/۸۰۵ B.I : ۱/۱۹۷ M. ۱/۲۴۶ U.S.A : ۹۵۹ U.S.A : ۶۰۱ B.I : ۱/۸۸۵ G.B ۱/۰۰۹	.۶ .۴	۶/۰۶۷ ۵/۳۹۹	۱۹۲۵-۲۶ ۱۹۲۶-۲۷	پوست روباه و سایر خزها
۳۰.۸ ۲۲.۴	۱/۷۸۵ G.B : ۷۹۶.۳ R. ۱/۰۰۰ G.B : ۳/۰۲۸ R.	.۵ .۴	۵/۸۰۲ ۴/۴۶۸	۱۹۲۵-۲۶ ۱۹۲۶-۲۷	پوست بزه
.۱ .۲	۳/۳۸۹ R. ۲/۴۹۶ R.	.۴ .۳	۴/۲۶۲ ۳/۷۶۹	۱۹۲۵-۲۶ ۱۹۲۶-۲۷	سایر پوست‌ها
- -	۲/۶۲۴ E. ۲/۰۰۰ E.	.۴ .۳	۳/۹۱۴ ۲/۸۲۲	۱۹۲۵-۲۶ ۱۹۲۶-۲۷	تنباکو و فرآورده‌های آن
۶۵.۹ ۳۲.۲	۱/۹۰۱ B.I ۱/۵۳۳ M. : ۱/۰۰۰ B.I	.۳ .۳	۲/۸۸۳ ۳/۱۰۷	۱۹۲۵-۲۶ ۱۹۲۶-۲۷	پارچه‌های ابریشم خالص

گزارشی در باره وضعیت مالی ... ۱۲۱

کل صادرات	۱۹۲۵-۲۶	۱/۰۵۹/۳۹۰	-	۴۱.۴
	۱۹۲۶-۲۷	۱/۱۰۴/۱۱۵		۵۰.۲

*. عمدتاً ترانزیت به باتاویا، بانکوک و غیره

علائم اختصاری:	G. آلمان	J. ژاپن
G.B. بریتانیای کبیر	S. سنگاپور	N.E.I. هند شرقی هلند
F. فرانسه	M. بین النهرین (عراق)	I. ایتالیا
H. هلند	H. هلند	E. مصر
C. چین	R. روسیه	
B.I. هند انگلیس	B. بلژیک	

IV. مسافت بین شهرها و نرخ حمل و نقل

جدول مسافت و نرخ حمل و نقل بین شهرهای اصلی ایران طی سال ۱۳۰۵

(۱۹۲۶-۲۷)

۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸
از	به	مسافت تقریبی به مایل	تعداد منازل کاروانی معمولی	زمان عادی به کارگرفته شده برای حمل	روش حمل	نرخ میانگین برای یک خروار تبریز (قران)	ملاحظات
اهواز	بوشهر (از طریق خلف آباد، هنديجان، گناوه و بندر ریگ)	۵۵۰	-	۱۸ ساعت	موتور	۵۰۰ قران برای یک ماشین پر	در رودهای خلف آباد و هنديجان از روی پلهای موقت که توسط شرکت نفت ایران و انگلیس برپا شده، می گذرد و بر روی رود هَلا پل وجود ندارد اما چون عمق آب در تابستان بیشتر از ۱۸ اینچ نیست اتوموبیل ها با اندکی مشکل می توانند

۱۲۲ وضعیت مالی و اقتصادی ایران...

از آن عبور کنند							
هواز	اصفهان (از طریق راه لنج)	۲۷۹	۲۲	۲۵-۲۲ روز	قاطر	۲۵-۲۲۵	-
هواز	خرمشهر	۱۲۰	-	۱۲-۱۸	لنج	۲۵	در سفر برگشت به دلیل حرکت برخلاف جریان آب ۳۶ ساعت زمان می برد و نرخ آن ۵۰ قران است.
هواز	خرمشهر	-	-	۳-۴	موتوری اتومبیل	۱۰۰-۱۲۰ یک ماشین پر	
هواز	شوشتر	۱۰۰	۵	رفت ۳۰ ساعت برگشت ۱۸ ساعت	لنج اتومبیل	۸	
بندر عباس	کرمان (از راه تنگی زندان)	۲۶۵.۳۷۴	۱۶	۳۰-۴۵ روز	الاغ شتر	۱۴۰-۲۳۰ ۲۱۰-۱۲۰	از طریق دولت آباد، بافت، کلا اشر
بندر عباس	کرمان (راه تنگی نوورگون)	۳۵۰.۳۰۰	۲۹	۳۰ روز ۴۵	الاغ شتر	۱۴۰-۱۸۰ ۱۵۰-۱۸۰	از طریق شامل
بندر عباس	یزد	۳۴۶.۲۵	۲۸	۴۰ روز	الاغ شتر	۲۷۰-۲۹۰ ۲۵۵-۱۸۰	از طریق تنگی زندان، بافت، سنجان، انار
بوشهر	شیراز	۱۸۰	۱۲	۱۲-۱۴ روز ۱۶-۲۰ ۱۴-۱۶ ۲	قاطر شتر الاغ ماشین	۱۳۷-۱۵۳ ۱۲۰-۱۳۰ ۱۱۴-۱۳۰ ۳۰۰-۴۰۰	-
زاهدان	بیرجند	۳۰۰	۳۰	۱۴-۱۶ ۲	شتر هر کامیون	۸۵ ۸۰۰	

گزارشی درباره وضعیت مالی و ... ۱۲۳

زاهدان	کرمان	۳۱۷	۱۳	۳۰ ۳	شتر ماشین پر	۱۷۰ ۲۰۰۰	
زاهدان	مشهد	۶۰۰	۵۵-۶۰	۵۵-۶۰	شتر ماشین	۱۵۰-۱۷۰ ۵۰۰-۶۰۰	
زاهدان	سیستان	۱۳۰	۷-۹	۷	الاغ شتر	۳۷ ۳۷	
همدان	قزوین	۱۴۷	۷	۷-۱۰	قاطر، الاغ درشکه	۶۶	
همدان	کرمانشاه	۱۱۳.۵	۶	۶-۹	قاطر، الاغ درشکه ماشین	۵۵ ۴۰-۵۰	
همدان	خرم آباد	۱۹۰	۹	۹-۱۵	قاطر، الاغ شتر	۹۴	
همدان	اراک	۱۰۰	۳	۳-۵	قاطر، الاغ شتر	۱۰۵ ۱۰۵	
همدان	تهران (از راه قزوین)	۲۳۹	۱۶	۱۶	قاطر، الاغ شتر درشکه ماشین	۱۵۴ ۱۴۵	
همدان	تهران (از راه نوبران)	۲۰۴.۵	۱۰	۱۰-۱۲ روز	قاطر، الاغ شتر درشکه	۱۵۴	
اصفهان	اهواز	۲۶۵	۱۷	۱۸-۳۵ روز	قاطر، شتر الاغ	۱۸۸-۱۹۷	از راه اردال (راه زمستانی)
اصفهان	اهواز	۲۶۰	۱۷	۱۸-۳۰	قاطر، شتر الاغ	ذکر نشده	از راه ناغون (راه تابستانه)
اصفهان	همدان	۲۶۷	۱۲	۱۱-۲۲ ۱۱-۲۲ نامعین	شتر، قاطر کامیون	۶۵-۷۵ ۱۷۱-۱۸۲ ۳۰۰-۳۴۰	از راه اراک و گلپایگان
اصفهان	قزوین	۲۹۸	۱۴	۱۱-۲۰	قاطر، شتر	۱۱۸-۲۰۰ ۱۵۰-۱۵۸	از راه نزار، برای تجارت مستقیم با رشت

۱۲۴ وضعیت مالی و اقتصادی ایران...

اصفهان	کرمانشاه	۲۴۰	۱۸	۲۰-۲۲	قاطر	۲۸۵-۳۰۰	از راه اراک و کنگاور
اصفهان	شیراز	۳۰۰	۱۵	۱۸-۳۰	قاطر، شتر الاغ ماشین	۱۴۵-۱۵۲ ۱۰۱-۱۱۰ ۱۰۵-۱۱۵ ۳۱۲-۳۱۷	از طریق راه پستی آباده
اصفهان	شیراز	۲۸۵	۱۶	۲۰-۴۰	قاطر، شتر الاغ ماشین	۱۴۵-۱۵۲ ۱۰۹-۱۱۰ ۱۰۵-۱۱۵ ۳۱۲-۳۱۷	از راه ایزدخواست
اصفهان	تهران	۳۰۰	۱۳	۱۶-۲۵ روز	قاطر، شتر کامیون	۱۱۸-۲۳۰ ۸۰-۱۲۰ ۱۸۰-۲۵۰	از راه کاشان، راه پستی ماشین رو تهران - کاشان از طریق نزار و دلیجان هم اکنون راه اندازی شده
اصفهان	تهران	۲۸۷	۱۳	۹-۱۶ ۳-۵	قاطر، شتر اتومبیل	بیان نشده بیان نشده	از راه نزار
اصفهان	یزد	۲۰۰	۱۰	۸-۱۲	شتر، الاغ	۱۰۰-۱۰۵	از راه نائین
کرمان	بم	۱۱۸	۶	۷-۸	الاغ، شتر	۴۰-۵۰	
کرمان	بندرعباس	۳۳۹	۲۱	۲۲-۳۰	الاغ، شتر	۸۰-۱۵۰	
	(از راه جیرفت)	۲۷۰	۱۸	۲۰-۲۶	الاغ، شتر	۸۰-۱۵۰	
	(بافت) (از راه سیرجان)	۳۲۴	۱۷	۲۰-۲۶	الاغ، شتر	۸۰-۱۵۰	
کرمان	زاهدان	۳۱۷	۱۵	۲۴-۲۷	شتر	۱۵۰-۱۸۰	
کرمان	مشهد	۵۸۵	۲۹	۳۰ روز	الاغ و شتر	۴۰۰	
کرمان	یزد	۲۲۰	۱۲	۱۴-۱۶	الاغ و شتر	۹۰-۱۰۰	
کرمانشاه	بغداد	۲۲۳.۵	۱۱	۱۱-۱۴ ۱۴-۱۶ ۳-۵	قاطر الاغ، شتر کامیون	۱۲۰ در دست نیست	
کرمانشاه	همدان	۱۱۳.۵	۶	۶-۷	قاطر	۹۰	

گزارشی درباره وضعیت مالی و... ۱۲۵

	۷۰ در دست نیست	شتر الاغ کامیون	۷-۸ ۷-۸ ۲-۳				
کرمانشاه	اصفهان	۴۲۰	۲۰	۲۵-۲۴ ۲۴-۳۵ ۱۰-۱۴ -	قاطر شتر الاغ کامیون	۲۲۰ ۲۰۰ در دست نیست	از راه اراک
کرمانشاه	سنه (سنتلج)	۷۲	۸	۴-۶	قاطر	۱۲۰	
کرمانشاه	تبریز	۳۵۰	۱۸	۱۸-۲۲ ۲۰-۲۵ ۲۰-۲۵ ۸-۱۹	قاطر، شتر الاغ کامیون	۲۶۰ ۲۴۰ در دست نیست	
کرمانشاه	تهران	۳۵۲	۱۷	۱۷-۲۰ روز	قاطر و درشکه	۲۲۰ قران	از راه قزوین
مشهد	عشق آباد	۱۶۰	۱۰	۱۰	قاطر شتر	۳۰-۶۰	
مشهد	بیرجند	۳۰۰	۱۰	۱۰	شتر و قاطر درشکه ماشین	۷۰-۱۲۰ ۸۰-۱۳۰ ۲۰۰-۲۵۰	
مشهد	دوشاخ Doshakh	۸۰	۸	۸	قاطر، شتر	۳۰-۶۰	
مشهد	زاهدان	۶۰۰	۴۰	۴۰-۴۵ ۳۰ ۳۰ ۴-۸	شتر قاطر درشکه ماشین	۲۰۰-۲۵۰ ۲۰۰-۲۵۰ ۲۱۰-۲۶۰ ۴۰۰-۵۰۰	
مشهد	هرات	۳۰۰	۱۵	۱۵	شتر و قاطر ماشین	۱۰۰-۱۲۰ ۲۵۰-۲۰۰	
شیراز	بوشهر	۱۸۰	۱۱	۱۰-۱۴	قاطر ماشین	۸۱ ۱۴۰ ۲۰۰	
شیراز	اصفهان	۲۸۵	۱۵	۱۶-۱۷	قاطر، الاغ	۱۱۰-۲۲۰	

۱۲۶ وضعیت مالی و اقتصادی ایران...

						و شتر ماشین	۲۲۰	
شیراز	کرمان	۲۳۴	۱۶	-	قاطر، الاغ و...	ذکر نشده	مخصوصاً مسیر کاروانی نیست، سفر تابستانه با اتومبیل در ۲۴ ساعت امکان پذیر است	
شیراز	لنگه	۳۲۵	۳۲	-	الاغ، شتر	۲۲۵-۳۱۰ ۱۹۰-۲۲۰	از راه لار و جهرم	
سیستان	بیرجند (از راه بندان) (از راه سفید آوا)	۲۳۵	۱۳	۱۶	شتر	۹۳	۷۰ قران برای هر مسافر	
		-	-	۱۳	الاغ	۹۳		
		-	-	۳	کامیون	۱۵۰		
سیستان	زاهدان	۱۳۰	۸	۸	شتر	۵۰		
					الاغ	۵۰		
					کامیون	۲۰۰		
رشت	پهلوی (انزلی)	۲۵	۱	۱ روز ۱.۵ ساعت	حیوان ماشین	۸-۱۰ -	در رودخانه پیربازار برای عبور به انزلی از قایق استفاده می شود	
رشت	همدان	۲۷۵	۱۴	۱۴	گاری ماشین	۱۴۰ ۲۰۰ ۱۴۰ ۱۵۵		
رشت	مشهدسر	۲۰۰	۱۲	۱۲	-	۵۲	با کاروان به انزلی و از انزلی تا مشهدسر با قایق	
رشت	تبریز (از راه آستارا)	۳۴۵	۱۲-۱۳	۱۳-۱۴	حیوان	۱۲۰	بخش انزلی - آستارا معمولاً از راه دریا انجام می شود	
رشت	تهران	۲۲۶	۱۱	۱۱ روز ۱.۵ روز	گاری ماشین	۱۶۰ ۳۵۰ ۲۳۰ ۲۵۰		
اراک	اصفهان	۱۹۰	۱۲	۱۲-۱۶	قاطر و الاغ ماشین	۸۵ ۱۰۵ ۹۵ ۱۲۵		
اراک	همدان	۱۰۰	۶	۶-۹	قاطر و الاغ	۵۰-۶۰		

گزارشی درباره وضعیت مالی و ... ۱۲۷

	ماشین	۶۰-۸۰					
اراک	قاطر والاغ ماشین	۵۰ ۷۰	۴-۶	۴	۹۰	قم	
اراک	قاطر والاغ ماشین	۱۰۰-۱۱۵ ۱۰۰-۱۳۵	۱۲-۱۴	۱۲	۱۹۵	تهران	
تبریز	قاطر، الاغ و شتر ماشین	۱۸۰-۲۰۰	۸-۱۱ ۱-۲	۸	۱۶۷	آستارا	
تبریز	قاطر، الاغ و شتر	۱۲۰-۲۲۵	۲۰-۳۲	۱۷	۳۲۰	همدان	
تبریز	گاری راه آهن ماشین	۳۶-۴۰ ۵۰ ۹۰-۱۰۰	۳-۴ ۱ نیم تا ۱ روز	۴	۸۸	چلغا	
تبریز	قاطر، الاغ و شتر	۱۷۵ ۲۵۰	۲۲-۳۰	۲۱	۳۵۰	کرمانشاه	
تبریز	قاطر، الاغ و شتر	۴۰-۶۰	۵	۵	۸۲.۵	خوی	
تبریز	گاری، قاطر والاغ	۵۰-۸۰	۸	۸	۱۵۳	ماکو	
تبریز	قاطر، الاغ و شتر ماشین	۲۵۰-۲۷۰ ۲۵۰-۳۵۰	۲۰-۳۲	۲۰	۳۴۵	رشت	
تبریز	قاطر والاغ و شتر	۱۲۰	۸	۸	۲۵۰	رواندوز	
تبریز	قاطر والاغ ماشین	۱۵۰-۵۰۰ ۲۵۰-۳۰۰	۲۲-۳۵	۲۱	۳۷۴	تهران	
تبریز	شتر	۱۶۰-۴۴۰	۴۵-۶۰	۴۵	۶۰۰	تراپوزان	
یزد	شتر، قاطر	۱۲۵-۱۵۰	۳۰	۳۰	۴۰۰	اصفهان	
یزد	شتر، قاطر	۶۵-۱۰۰	۱۴	۱۲	۲۳۶	کاشان	
یزد	شتر، قاطر	۵۰-۷۰	۱۲	۱۲	۲۲۰	کرمان	

یزد	شاهرود	۳۴۰	۲۳	۳۰	شتر، قاطر	۱۵۰ ۲۰۰	برای تجارت با روسیه از طرق رشت
-----	--------	-----	----	----	-----------	---------	-----------------------------------

نکته: مسافت‌های جدول بالا، به جز چند مورد استثنایی مطالبی است که توسط مقامات کنسولی دولت شاهنشاهی ذکر شده است. باید دریافت که این ارقام همیشه به‌طور دقیق با واقعیت منطبق نیست. تاکنون هیچ فهرست رسمی‌ایی از مسافت‌ها منتشر نشده است. علاوه بر این، مسیرهای کاروانی بین شهرهای مهم اغلب بی‌شمار است که طبق اوقات سال و هوس چارواکارها زمان سپری شده در نتیجه آب و هوا و چرای [چهارپایان] متغیر است.

وضعیت اقتصاد ایران^۱

مارس ۱۹۳۰ / اسفند ۱۳۰۸ ش

خلاصه بازرگانی

۱. مساحت: حدود ۱/۶۴۸/۰۰۰ کیلومتر مربع یا بیش از سه برابر اندازه فرانسه
۲. جمعیت: مطابق آخرین برآورد مرکز سرشماری، جمعیت ایران کمی بیش از ۱۰ میلیون نفر است. بنابراین متوسط تراکم جمعیت حدود ۶۰ نفر در مایل مربع است.
۳. مذهب: اکثریت مردم از مسلمانان شاخه شیعه‌اند و شمارشان در این مذهب احتمالاً هفت و نیم میلیون نفر است. مهمترین فرقه بعد از اینها، مسلمانان سنی هستند که عملاً به کردستان و آذربایجان محدود می‌گردد و شمار تقریبی‌شان حدود هشتصد هزار نفر برآورد می‌شود.
۴. زبان: زبان معمولی مکاتبات بازرگانی با شرکت‌های خارجی فرانسوی است. در شمال غرب ایران به زبان ترکی و گویش‌های آن صحبت می‌شود. کاربرد زبان انگلیسی در حال افزایش است.
۵. پول رایج: واحد پول ایران قران است. ۲۰ شاهی برابر با ۱ قران و ۱۰ قران معادل ۱ تومان است. برای اهداف بازرگانی و حسابداری قران معمولاً به یکصد سنت تقسیم می‌شود. اسکناس توسط بانک شاهنشاهی ایران در واحدهای ۱، ۲، ۵،

۱. گزارش ای. آر. لینگمن دبیر اجرایی بخش بازرگانی کنسولگری بریتانیا در ایران با عنوان:

Department of Overseas Trade, *Economic Conditions in Persia*, 1930, Repote by E. R. Lingman, London.

۱۰، ۲۰، ۵۰ و ۱۰۰ تومانی منتشر می‌شود. اسکناس‌هایی که مهر می‌شود تنها در شهرهای صادر شده قابل پرداخت است. برای معرفی اجمالی پول جدید به صفحه ۲۰ نگاه کنید. (بخش II، قسمت F پول رایج)

نرخ ارز: میانگین نرخ ۱ پوند استرلینگ به قران، برای سال‌های ۲۸-۱۹۲۷ و ۲۹-۱۹۲۸، به ترتیب ۴۹/۲۵ و ۴۸/۰۳ قران بوده است.

۶. اوزان:

جدول اوزانی که اخیراً مورد استفاده قرار می‌گیرد.

سیستم متریک	وزن انگلیسی	وزن ایرانی
۴/۶۴ گرم	۷۱/۵۶ گرین	۱ مثقال
۷۴/۲۴ گرم	۲ اوز = ۱۸۵ گرین	۱ سیر = ۱۶ مثقال
۲/۹۷۰ کیلوگرم	۶/۵۴۶۴ پوند	۱ من تبریز = ۴۰ سیر
۲۹۷ کیلوگرم	۶۵۴/۶۴ پوند	۱ خروار = ۱۰۰ من تبریز
۱ تن کوتاه	۱۹۶۳/۹۲ پوند	۳ خروار
۱ تن (تقریباً)	۲۲۹۱/۲۴ پوند	۳/۵ خروار

نکته: باتمن که معمولاً به اختصار آن را «من» می‌گویند در شهرهای مختلف متفاوت است اما من تبریز بیشترین کاربرد را دارد و در شمال ایران عمومیت دارد. یک من شاه برابر دو من معمولی است.

۷. اندازه‌ها

برای پارچه:

۱۶ گره مساوی است با ۱ ذرع (حدود $\frac{1}{4}$ اینچ)

برای زمین:

۱ ذرع مساوی است با ۳۹ تا ۴۲ اینچ مطابق رسوم محلی

۶ هزار ذرع = یک فرسخ

برای مسافت:

یک فرسخ مساوی است با $2\frac{1}{4}$ تا ۴ مایل مطابق طبیعت کشور. فرسخ مسافتی است که یک قاطر همراه با بار در یک ساعت طی می‌کند.

۸. اوزان و مقیاس‌های پیشنهادی (بر اساس سیستم متریک که پیش از ۳۱ می ۱۹۲۹ به اجرا درآمد و اجمالاً به‌طور مختصر ارائه خواهد شد).

جامدات (واحد = یک درهم)

اوزان زیاد:

۲ گرم	۱۰ نخود یا ۲ درهم
$2\frac{1}{5}$ گرم	نیم مثقال یا $2\frac{1}{5}$ درهم
۵ گرم	۱ مثقال یا ۵ درهم
۷۵ گرم	۱ سیر یا ۷۵ درهم
۷۵۰ گرم	۱ چارک یا ۷۵۰ درهم
۱ کیلوگرم	۱ سنگ یا هزار درهم
$1\frac{1}{5}$ کیلوگرم	۱ من یا ۱۵۰۰ درهم
۳۰۰ کیلوگرم	۲ خروار یا ۳ هزار درهم

اوزان جز:

۱ میلی‌گرم	۱ خردل یا یک هزارم درهم
۱ سانتی‌گرم	۱ ارزن یا $\frac{1}{1000}$ درهم
۵ سانتی‌گرم	۱ گندم یا $\frac{5}{1000}$ درهم
۲۰ سانتی‌گرم	۱ نخود یا $\frac{20}{1000}$ درهم

اندازه‌ها برای طول:

(واحد، ۱ گز = ۱ متر)

اندازه‌های بزرگ:

۱ گز = ۱ دکامتر

۱۰۰ گز = ۱۰۰ هکتومتر

۱ میل یا ۱۰۰۰ گز = ۱ کیلومتر
۱ فرسخ یا ۱۰،۰۰۰ گز = ۱ میریامتر

اندازه‌های جز:

۱ هزارم = ۱ میلیمتر
۱ بحر = ۱ دسیمتر

اندازه‌های سطح:

(واحد، ۱ گز مربع = ۱ متر مربع)

اندازه‌های بزرگ:

۱ قفیز = ۱ آر یا ۱ دکامتر مربع
۱ جریب = ۱ هکتار
۱ مایل مربع = ۱ کیلومتر مربع

اندازه‌های جز:

۱ گره مربع = ۱ دسی متر مربع
۱ جر مربع = ۱ سانتی متر مربع
۱ مو مربع = ۱ میلی متر مربع

اندازه‌های ظرفیت:

(واحد، ۱ گز مکعب = ۱ متر مکعب)

اندازه‌های جز:

۱ گره مکعب = ۱ دسیمتر مکعب یک پیمانه (برای اندازه‌های مایعات)
۱ بحر مکعب = ۱ سانتی متر مکعب
۱ مو مکعب = ۱ میلی متر مکعب

۹. تقویم

با تصویب مجلس سال ایرانی اکنون به ۶ ماه ۳۱ روزه و ۵ ماه ۳۰ روزه و یک ماه ۲۹ روزه (یا ۳۰ روز در سال‌های کبیسه) تقسیم می‌شود. نام‌های جدید این ماه‌ها احیای ماه‌های قدیم ایرانی به جای ماه‌های جدیدتر ترکی است. سال جدید ایرانی از ۲۱ مارس آغاز می‌شود.

۱۰. عدل‌ها و بسته‌بندی‌ها

(به‌طور تقریبی)

یک بار خر = ۱۵۰ تا ۱۸۰ پوند (۶۸ تا ۸۲ کیلوگرم)

یک بار قاطر = ۲۰۰ تا ۲۵۰ پوند (۹۰ تا ۱۱۳ کیلوگرم)

یک بار شتر = ۳۵۰ تا ۴۰۰ پوند (۱۵۹ تا ۱۸۱ کیلوگرم)

یک گاری ۲ چرخ = ۶۵۰ تا ۱۰۰۰ پوند (۲۵۹ تا ۴۵۴ کیلوگرم)

یک گاری ۴ اسبه = ۱/۵ تا ۲ تن

[اگر چه] کالاها تنها تحت شرایط استثنائی به وسیله حیوانات بارکش در جاده‌های اصلی حمل می‌شوند اما بهتر است که این بارها در بسته‌های دستی با وزن بین ۳۴ تا ۹۰ کیلوگرم تهیه شوند. کامیون‌های سنگین بالای شش تن استفاده عمومی دارند اما نه در تمام راه‌های اصلی. شرکت‌های باربری دریایی انگلیسی هنوز به دستورالعمل‌های باربندی دقیق توجه نمی‌کنند. جعبه‌ها بایستی محکم ساخته شوند و یک پوشش کنفی داشته باشند؛ همچنین این جعبه‌ها در صورتیکه احتمال می‌رود محتویات‌اش به علت رطوبت آسیب ببینند، بایستی با آستری از قلع پوشانده شوند. عدل‌ها بایستی با طناب بسته‌بندی شود. بسته‌بندی کنندگان بایستی این واقعیت را درک کنند که کالاهای ارسالی برای نواحی داخلی ایران در معرض نقل و انتقال بسیار سختی قرار دارند.

۱۱. مسیرهای تردد

(برای نرخ‌های حمل و نقل زمینی نگاه کنید به ضمیمه شماره VIII)

۱. بنادر خلیج فارس

A. شرکت کشتیرانی ماوراء بحار هند انگلیس، کشتی‌های بخار زرهی تندرو و کندرو برای حمل مسافر و محموله بین بمبئی، کراچی و بصره به کار انداخته است. سرویس تندرو با کشتی‌های بخار زرهی شرکت کشتیرانی ماورای اسپانیا در بمبئی ارتباط دارد و برای رسیدن ۴ روزه بین بصره و کراچی زمان‌بندی شده است و تنها در محمره (خرمشهر) و بوشهر توقف می‌کند.

سرویس کندرو در محدوده خرمشهر، کویت، بوشهر، بحرین، دوبئی، لنگه، هندیجان، بندر عباس، جاسک، مسقط، چابهار، گواتر، یاسنی، کراچی، بمبئی توقف می‌کند. این سرویس کندرو به علت تأخیری که در بارگیری لنگرگاه‌های بی حفاظ در آب و هوای بد متحمل می‌شود. جدول زمانبندی [مشخصی] ندارد.

B. یک سرویس مستقیم حمل بار مسافر توسط آقایان فرانک، سی. استرایک^۱ و کمپانی [] به همراه شرکت الرمان و بوکنال^۲ بین اروپا و بصره راه اندازی شده است. این سرویس هر ماه یکبار از لندن، گلاسکو، منچستر و ماری و هر دومه یکبار از آنتورپ حرکت می‌کند. این سرویس از طریق بارنامه محموله‌ها را به بغداد و اهواز می‌رساند.

C. خط کشتیرانی آلمانی هانزا نیز سرویس حمل بار و مسافر بین برمه و بنادر خلیج فارس از جمله بصره را انجام می‌دهد.

نکته: شرکت‌های آمریکایی، هلندی، ایتالیایی و سایر کشورهای دارای کشتی بخار، جابجایی محموله‌ها را با بارنامه مستقیم بار از یک کشتی به کشتی دیگر از بمبئی به بنادر خلیج فارس و نیز از طریق بصره به بغداد و از طریق خرمشهر به اهواز را می‌پذیرند.

روسها نیز یک سرویس کشتیرانی بین آدسا و بنادر خلیج فارس تأسیس کرده‌اند D. [شهر] بندر عباس، بندری است برای کرمان و در یک مقیاس کمتر برای منطقه یزد. راه بندر عباس - کرمان از طریق زیدآباد^۳ هم اکنون برای وسایل موتوری سبک قابل تردد است.

E. بوشهر هنوز بندر مهمی برای ایران مرکزی است. محموله کشتی‌های بخار در

1. Frank C. Strick.

2. Ellerman and Bucknall.

3. Daidabad.

لنگرگاه باز در فاصله حدود ۴/۸ کیلومتری از ساحل تخلیه شده و کاملاً توسط ملاحان محلی و با دویه^۱ به گمرکات حمل می شود. در زمستان کالاها اغلب به وسیله آب دریا صدمه می بینند و گاهی گم می شوند. جرتقیل برای حمل وسایل سنگین وجود ندارد.

راه بوشهر به شیراز از میان اراضی پست می گذرد که در طی فصل بارانی به طور پیوسته زیر سیل می رود. گذرگاهها پرشیباند و راهها چنان باریکاند که ماشین آلات موتورسنگین کمتر مورد استفاده قرار می گیرد.

راه جدید اهواز کازرون احتمالاً بخش بزرگی از حمل و نقل به تهران را تغییر خواهد داد و بوشهر را به تأمین کننده نواحی شیراز و اصفهان تقلیل می دهد.

F. محمره (خرمشهر) - اهواز - بندر شاپور. کشتی های بخار بحر پیما در خرمشهر در داخل رودخانه به فاصله ۲/۴ کیلومتر از ساحل تخلیه شده و کالاها از طریق راه زمینی یا از طریق رودخانه به اهواز حمل می شوند. و از اینجا از طریق راه جدید خرم آباد به همدان و تهران ارسال می گردد.

کالاهایی که با برنامه مستقیم به سمت اهواز بارگیری می شوند با توجه به پایین بودن [آب] رودخانه کارون، اغلب در اواخر تابستان و اوایل پاییز می رسند. بنابراین اغلب حمل کردن کالا تنها به خرمشهر ارزان تر و سریع تر است.

دولت ایران در نظر دارد بندر جدیدی در بندر شاپور در دهانه خور موسی بسازد که پایانه جنوبی پروژه خط آهن خواهد بود. خط آهن تاکنون از دزفول تا بندر شاپور به مسافت ۲۸۰ کیلومتر ساخته شده اما تاکنون برای حمل و نقل گشوده نشده است.

۲. راه ترانزیتی عراق

بصره مزایای بندر را فراهم می کند که در آنجا اجناس از جمله محموله های سنگینی می توانند به طور مستقیم از روی کشتی بخار به اسکله تخلیه شوند. در اینجا کالاها دوباره به وسیله کشتی های بخار رودخانه ای شرکت کشتی بخار دجله و فرات یا به وسیله راه آهن به بغداد ارسال می شوند و سپس از طریق راه آهن به رأس راه آهن خانقین و یا به وسیله کامیون از طریق خانقین به کرمانشاه و تهران ارسال می گردد.

راه آهن های عراق وظیفه جمع آوری کالاها از بصره و رساندن آن به کرمانشاه، همدان و تهران را برعهده دارند. اجناس را به هر شکل، می توان از طریق بارنامه تا دورترین نقطه یعنی خانقین فرستاد و این مسئله از زمان و هزینه برای بارگیری کالاها به مقصد ایران و بصره به جای بغداد، صرفه جویی می کند. در اینجا ترانزیت عوارض گمرکی کالا نیم درصد است. به طور کل [هزینه] راه خانقین بسیار سنگین تر از راه بوشهر به نظر می رسد اما این راه در ماه های زمستان باعث صرفه جویی وقت می شود و راه کرمانشاه به ندرت بسته می شود. این راه هم اکنون یک رقیب جدی تری از راه بوشهر، در مسیر خرمشهر - خرم آباد - تهران پیدا کرده است.

۳. راه بیروت به بغداد

حمل و نقل از طریق سرویس موتوری مسیر بیابانی بیروت - دمشق - بغداد و سپس از طریق خانقین، آنگونه که در بالا نقل شد تأمین می شود. نرخ حمل و نقل بین بیروت بغداد از ۱۵۰ پوند برای هر ۱۰۰۰ کیلو در سال ۱۹۲۵م / ۱۳۰۴ش. به ۲۵ تا ۳۵ پوند در سال ۱۹۲۹م / ۱۳۰۸ش. کاهش یافته است. زمان عبور از این مسیر ۳ تا ۴ هفته است. عوارض ترانزیت در سوریه و عراق نیم سنت است.

این راه ارتباط سریعی بین ایران، اروپا و آمریکا عرضه می کند و کشتیرانی به سواحل سوریه و از سواحل آنجا زیادتر شده است، همچنین حمل و نقل از این مسیر نسبت به مسیر خلیج فارس زمان کمتری می برد اما هزینه های حمل و نقل به نحو چشمگیری بالاتر است و تنها برای حمل دسته ای از کالاهای ویژه که ارزش آنها نسبت به وزنشان بیشتر است می تواند مناسب باشد.

۴. راه باتوم - باکو

طبق توافقات ویژه ذیل قرارداد بازرگانی یکم اکتبر ۱۹۲۷م / ۱۲ مهر ۱۳۰۶ش. بین ایران و اتحاد جماهیر شوروی ترانزیت کالاها با منشاء صدور ایران به سوی آن دسته از کشورهایی که خودشان با اتحاد شوروی قرارداد بازرگانی منعقد کرده اند، در قلمرو شوروی معاف از جواز پذیرفته می شوند.^۱ صادرات از ایران به هر مقصد

۱. یادداشت: بحث ماده ۱ قرارداد موقت بازرگانی که در ۱۰ آوریل ۱۹۳۰ بین دولت فحیمه انگلستان و دولت روسیه منعقد شد، کالاهای انگلیسی ظاهراً از این دسته بندی حذف می شوند.

بدون جواز مخصوص می تواند بارگیری شود.

این راه در حال حاضر تا حد زیادی برای واردات کالاهای آلمانی و ایتالیایی به ایران و صادرات فرش از تبریز به کنستانتینوپل (استانبول) و نیویورک مورد استفاده قرار می گیرد.

شرکت کشتیرانی کاسپار روسیه شامل سه خط در دریای خزر است:

(a) خط باکو به بندر پهلوی (انزلی). این خط هر دوشنبه باکو را ترک کرده و روز بعد به بندر پهلوی می رسد و روز چهارشنبه به باکو برمی گردد.

(b) خط آستاراخان - باکو - آستارا - پهلوی (انزلی)

(c) خط باکو - آستارا - پهلوی (انزلی) - شهباز (تنکابن) - مشهدسر (بابلسر) - بندرگز و برعکس.

بندر شاه (ترکمن) پایانه شمالی پروژه خط آهن شمال به جنوب است که بندر جدید در آنجا ساخته می شود و در چند مایلی بندرگز قرار دارد.

۵. راه آذربایجان (تبریز)

این ایالت بسیار حاصلخیز عمدتاً به وسیله خط آهن جلفا به باتوم و از طریق تلفیس، یعنی در وسط قلمرو روسیه؛ تجهیز می شود. (نگاه کنید به راه ها ۷). این مسیر، بخش عظیمی از بازرگانی را که پیش از این، در ادامه راه کاروانی تقریباً متروک شده کنونی ترابوزان، در ترکیه قرار داشت، در دست دارد. کالاهای انگلیسی از راه بغداد و همدان به آذربایجان می رسند اما کار [انتقال کالاهای انگلیسی] در مسیر رواندوز که ارتباط مستقیم تری بین این ایالت و عراق را فراهم می آورد، در حال ترقی است.

۶. راه ترانزیتی هند

[حمل کالا] با کشتی بخار به کراچی و با سیستم راه آهن شمال غرب هند به دزد آب (زاهدان) در قلمرو ایران و از آنجا به وسیله کاروان یا وسایل موتوری به سمت مشهد در شمال یا کرمان در غرب [صورت می گیرد]. واردکنندگان در مشهد تمایل دارند تا روش گذشته شان برای واردات از طریق بغداد یا بنادر خلیج فارس و از طریق تهران را تغییر دهند زیرا این راه اغلب زمان کمتری می برد و اختلاف قیمت ها

اندک است.

دریافت‌کنندگان [کالا] در دزدآب (زاهدان) می‌توانند حقوق گمرکی برگشتی بالغ بر یک پانزدهم تا یک شانزدهم از عوارض وارداتی پرداخت شده در کراچی را مطالبه کنند.

۱۲. بیمه‌ها

[نرخ] بیمه از بنادر ایران به شهرهای داخل کشور نسبتاً بالاست. اگر اجناس توسط فرستندگان تنها تا بندر بیمه شوند و گیرندگان یک بیمه دوم تا محل سکونت‌شان را پوشش دهند، مسئله‌ای که حل کردن آن مشکل است این است که در کدام بخش از سفر صدمه به کالا وارد آمده و بنابراین کدام شرکت بیمه‌گذار باید این مدعا را حل کند. همچنین اغلب اتفاق می‌افتد که واردکنندگان در ایران بیمه انتقال به داخل کشور را پوشش نمی‌دهند اما در صورت گم شدن یا آسیب رسیدن [به کالاها] وی درخواستی برای فرستنده ارسال می‌کند و از او می‌خواهد که [وجه اجناس آسیب‌دیده] را بازپرداخت کند و یا آن را تخفیف داده و یا تسهیلات پرداختی [در نظر بگیرد]. صادرکنندگان می‌توانند خود و نمایندگان‌شان را تحت پوشش بیمه قرار دهند، با وجود این کالاها از بندر و هنگام تحویل بر روی کشتی و تا مقصد زمینی، یعنی جایی که برای آنها شناخته شده است، ارسال می‌شوند. تفاوت در حق بیمه‌ها بسیار اندک است. حق بیمه از انگلستان به داخل ایران عمده‌تاً از هر لحاظ کامل است. و هزینه آن تنها $\frac{1}{4}$ تا $\frac{3}{4}$ از حق بیمه است. بیمه ثالث جداگانه از بندر به مقصد داخلی، معمولاً در موارد جنگ، شورش، دزدی و حتی اغلب در صد خاصی از آن را پوشش نمی‌دهد، در حالی که این مخاطرات به آسانی می‌تواند به وسیله بیمه مستقیم حسابی، تحت پوشش قرار گیرد.

۱۳. پست و تلگراف

بسته‌های پستی

سرویس (۱). بسته‌های ارسالی برای ایران با عبور از طریق هند، بعد از پرداخت عوارض گمرکی و تعرفه‌های پستی داخلی که پست رستانت (کلی) یکی از ۵ اداره

ایرانی زیر بر روی آنها قید شده، سرانجام به وسیله اداره پست ایران ارسال خواهند شد. این پنج اداره پستی ایران عبارتند از: بوشهر، بندرعباس، لنگه، خرمشهر یا دزدآب (زاهدان).

سرویس (۲). بسته‌های بیمه نشده نیز از راه ماشین‌رو بیابانی از طریق عراق فرستاده می‌شوند. این بسته‌ها بایستی به پست رستانت قصر شیرین فرستاده شوند و عبارت «به وسیله پست زمینی حیف-بغداد»، بایستی در آدرس قید شود.

تمام پاکت‌ها بایستی در جعبه‌های چوبی، حلبی، برزنتی و مواد مشابه آن بسته بندی شوند و نباید تنها در کاغذ یا مقوا گذاشته شوند. نرخ ارسال بسته‌های پستی در ایران به شرح زیر است:

پنج صدم یک قران برای هر ۱۰۰ مثقال (حدود یک پوند) یا کسری از آن نسبت به هر ۵ فرسخ (۲۰ مایل) که بیش از ۲۰ فرسخ (۸۰ مایل) نباشد.

ده درصد یک قران برای هر ۱۰۰ مثقال یا کسری از آن نسبت به هر ۱۰ فرسخ که بیش از ۲۰ فرسخ و کمتر از ۱۹۰ فرسخ (۷۶۰ مایل) است.

سه قران برای هر ۱۰۰ مثقال و برای مسافت بیش از ۱۹۰ فرسخ حداقل هزینه [ارسال] یک بسته ۵۰ درصد یک قران است. تمام مسافت‌ها طبق ارقام راه‌های دولت که توسط ادارات پست تبعیت می‌شود، محاسبه می‌گردد. تمام هزینه‌های فوق در معرض یک مالیات اضافی ۵۰ درصدی دیگر قرار دارد و یک هزینه فوق‌العاده ۲۵ درصد دیگری بر تمام بسته‌هایی که بیش از ۶۰ سانتی‌متر طول، ۴۵ سانتی‌متر عرض و یا ۲۰ سانتی‌متر ارتفاع دارند، تحمیل می‌شود. عوارض دریانوردی و سایر هزینه‌ها نیز یک مورد فوق‌العاده است. هزینه [ارسال] یک بسته بین بوشهر - که یک بندر همیشگی ورود بسته‌های انگلیسی است - و تهران، تقریباً برای هر پوند (۴۵۳ گرم) اشیلینگ و ۴ دینار (پنی) است.

برای نرخ‌های مربوط به اداره پست رستانت و اطلاعات جزئی، نگاه کنید به راهنمای اداره پست بریتانیا.

لازم به یادآوری است که فرستادن کاتالوگ و غیره از طریق ادارات پست جنوب ایران و سرویس داخلی بسته‌های پستی ایران غیرمعمول است زیرا هزینه‌های ارسال مجدد چنان سنگین است که گیرندگان اغلب دریافت کردن آنها را انتخاب نمی‌کنند. نوشته‌های تجاری و نمونه‌های سبک ممکن است با نامه پستی از طریق روسیه

فرستاده شوند. (حداکثر وزن [این محموله‌ها] تا ۲ کیلوگرم است اما مجلدات جداگانه تا ۳ کیلوگرم نیز پذیرفته می‌شوند. این محموله‌ها نیز لازم است تا به نحو مناسبی بسته‌بندی شوند.

تلگرافات

در اینجا ارتباط مستقیم تلگرافی بین لندن و تهران به وسیله شرکت هند-اروپا وجود دارد. علاوه بر این دپارتمان تلگراف هند-اروپا، سرویس کراچی به تهران را نیز اداره می‌کند. نرخ هر کلمه تلگراف از انگلستان به ایران ۱ شیلینگ و ۷ پنی است، بجز بوشهر که ۱ شیلینگ و ۱۰ پنی و بندر عباس و بندر لنگه که ۲ شیلینگ و ۱ پنی می‌باشد. تلگراف‌های تأخیری مورد پذیرش نیست. ایستگاه بی‌سیم تهران بُرد محدودی دارد و تا حدی بی‌اعتمادی به آن اثبات شده است. یک ایستگاه جدید و به روز شده موج کوتاه در آینده نزدیک در تهران راه اندازی می‌شود.

توصیه به مسافران

۱. بهترین وقت سال برای دیدار از ایران، هم از نقطه نظر بازرگانی و هم از نظر آب و هوا، بهار و پاییز است، یعنی زمانی که بازرگانان سفارشاتشان را به ترتیب برای فصل‌های بعدی زمستان و تابستان اعلام می‌کنند در طی زمستان (نوامبر تا مارس) راه‌ها در معرض بسته شدن به وسیله برف و باران قرار دارند و نرخ‌های حمل و نقل بالاتر است در حالیکه مسافرت در تابستان به ویژه در منطقه خلیج فارس در معرض گرمای طاقت فرساست.

۲. آوردن مقدار زیادی بار و بته غیر ضروری است زیرا شمار نسبتاً زیادی از کالاهای اروپایی در تهران به دست می‌آید. وقتی بحث لباس مطرح می‌شود، مسافران باید به خاطر داشته باشند که از ژوئن تا سپتامبر (خرداد تا شهریور) در معرض گرمای بیش از حد و از نوامبر تا مارس (آذر تا اسفند) در معرض سرمای شدید قرار دارند.

۳. از نوشیدن آب بایستی خودداری کرد مگر اینکه سالم بودن آب چشمه معروف باشد. در راه‌ها در هر چند مایل می‌توان چای به دست آورد.

۴. مسافران از لندن به تهران چند راه برای انتخاب پیش رو دارند:

A. سفر با خط هوایی امپریال به بغداد و سرویس هوایی یونکرس به تهران. هزینه این مسیر ۱۰۰ پوند و زمان تعیین شده آن هفت روز است، این نزدیکترین راه است و اگر تعداد کمی چمدان حمل شود نیاز به هزینه زیاد نیست.

B. سفر با اتومبیل از طریق بیروت و دمشق به بغداد و با قطار به خانقین و از آنجا با اتومبیل به تهران. زمان این مسیر ۱۲ تا ۱۴ روز است. هزینه مسافرت این مسیر سرویس حمل و نقل نایرن^۱ و ایران، به اضافه چمدان ۱۰۰ پوندی، به نسبت امتداد راه تا بیروت بین ۷۵ تا ۱۰۰ پوند است.

می‌توان از طریق دریا یا خشکی به بیروت رسید. خطوط دریانوردی میسجری و فابریلین^۲ سرویس‌های مستقیم از مارسی تا بیروت را اداره می‌کنند و همچنین شرکت لوئید تریستینو^۳ خط تریست به بیروت را در دست دارد. اکنون شرکت واگن لیتس^۴ یک سرویس مستقیم از پاریس به مصر، از مسیر قسطنطنیه (استانبول) و بیروت دارد و قسمت حمص - بیروت - حیفّا تحت پوشش اتومبیل قرار می‌گیرد.

C. [اداره] راه‌آهن عراق اخیراً سرویس بین بغداد به کرکوک را با قطار، کرکوک به نصیبین را با اتومبیل (۲۶۹ مایل) و نصیبین به قسطنطنیه (استانبول) را با قطار (واگن تخت‌خواب‌دار) ترتیب داده است. هزینه سفر از بغداد به لندن از جمله با قطار تخت‌خواب‌دار ۶۰ پوند و زمان جدول بندی شده آن ۸ روز است. بر این اساس، هزینه سفر از لندن به تهران با ۸۰ پوند و در ۱۱ روز تمام می‌شود.

D. سفر زمینی از راه برلین، مسکو، باکو، بندر پهلوی (انزلی). هزینه این مسیر از جمله با قطار تخت‌خواب‌دار ۵۰ پوند و زمان آن ۹-۸ روز است.

نکته: هزینه‌های معین شده برای ارائه دیدگاهی تقریبی از کل مخارجی است که یک مسافر درجه اول از لندن به تهران بدون بار اضافی، متحمل آن می‌شود.

مسافران از هند می‌توانند کشتی بخار کندرو یا تندرو از کراچی به مقصد یکی از بنادر خلیج فارس سوار شدند یا با قطار از کویته به دزدآب (زاهدان) بروند. در هر دو صورت مسافرت بایستی با اتومبیل ادامه یابد.

۵. در زیر فهرستی از هتل‌های اکثر شهرها ارائه می‌شود. هتل‌ها مطابق استانداردهای هتل‌های اروپا نیستند.

1. Nairn.

2. Messageries & Faber Line.

3. Lloyd Triestino.

4. Wagons-Lits.

تهران: هتل گراند، هتل استرالیا، هتل اروپا، هتل فرانسه، هتل برلینر هوف^۱. (در این هتل‌ها تعدادی از خدمتگزاران اروپایی کار می‌کنند).

اصفهان: هتل آمریکایی

همدان: هتل فرانسه

کرمانشاه: هتل بریستون

رشت: هتل متروپل، هتل اروپا

پهلوی (انزلی): هتل فرانسه، گراند هتل

در تهران یک پانسیون کامل در بهترین هتل‌ها را می‌توان حدود ۲۵ قران یا ۸ سنت در روز کرایه کرد. در جاهایی که هتل وجود ندارد اغلب مهمانخانه‌هایی یافت می‌شوند که در آنجا یک اتاق تمیز به همراه شام و صبحانه می‌توان با ۵ سنت به دست آورد. اما مسافر باید خودش رختخوابش را فراهم کند.

۶. در بیشتر مکان‌ها می‌توان ماشین را کرایه کرد، نرخ‌ها طبق فصل‌ها، رقابت و عوامل دیگر به نحو چشمگیری متغیرند اما به‌طور کل نرخ پایه از ۶ پنی تا ۱ سنت در هر مایل با توجه به نوع اتومبیل متفاوت است. کامیون‌های پستی بین شهرهای مهم تر حرکت می‌کنند و ظرفیت محدودی برای مسافران دارند کرایه این ماشین‌ها در هر مایل به مقدار یک پنی یا بیشتر، حساب می‌شود.

۷. برای مسافرت با سرویس‌های هوایی یونکرس نگاه کنید به قسمت ۷ و ضمیمه IV.

۸. در شهرهای بزرگتر می‌شود در شبکه کرایه کرد، نرخ عادی برای یک سفر معمولی در داخل شهر، در تهران ۲ قران یا حدود ۸ پنی (دینار) است.

۹. هیچ قواعد ویژه‌ای در خصوص ثبت مسافران بازرگانی یا ورود نمونه‌ها وجود ندارد.

۱۰. تمام مسافران بایستی دارای مجوز پلیس باشند و این جواز هنگام ورود یا خروج از شهرها باید ارائه شود. این جواز را می‌توان با مراجعه مستقیم به پلیس یا اداره کنسولی محلی به دست آورد اما در این مورد اخیر درخواست باید در زمان مناسبی صورت بگیرد.

۱۱. جمعه روز تعطیل رسمی است. علاوه بر این شمار روزهای تعطیل عمومی در کل سال ۲۵ تا ۳۰ روز است و همچنین ۵ روز جشن اول سال ایرانی یعنی در آغاز ۲۱ مارس تعطیل است.

گزارش درباره وضعیت اقتصادی ایران

به تاریخ مارس ۱۹۳۰م/ اسفند ۱۳۰۸ش

I. مروری بر سال‌های ۱۳۰۶، ۱۳۰۷ و ۱۳۰۸ش.

۱۳۰۶ (۲۱ مارس ۱۹۲۷ تا ۲۰ مارس ۱۹۲۸): این سال در شرایطی آغاز شد که به سختی می‌شد آن را موفقیت‌آمیز نامید. [وضعیت] زارعان و مالکان هنوز بعد از کمبود غلات سال ۲۶-۱۹۲۵ (۱۳۰۴ش.) بهبود پیدا نکرده و قیمت تمام محصولات [کشاورزی] که بطور معمول بازاری در روسیه به دست آورده بود، کاهش یافت. تجار با توجه به مالیات تحمیلی با مشکل فزاینده‌ای برای تأمین مالی تجارتی‌شان مواجه شدند. این مالیات تحمیلی به‌طور گریز ناپذیری بر قدرت خرید مردم اثر گذاشت. شایعات نگران‌کننده‌ای درباره ممنوعیت یا مالیات‌های اضافی بازدارنده برای واردات کالاهای لوکس که هم اکنون بخش بسیار مهمی از تجارت را تشکیل می‌دهند، وجود داشت. شدیدترین همه اینها تحریم اقتصادی روسیه بود که هنوز به‌طور رسمی جریان دارد. این بدان معنا است که جریان صادرات ایران به روسیه پیوسته محدود شده است.

در می ۱۹۳۷ (اردیبهشت ۱۳۰۶) طرح چندگانه‌ای برای لغو مالیات ارضی و معرفی انحصارات جدید بر تریاک، تنباکو و کبریت به اضافه ۱۰ درصد مالیات بر تمام درآمدهای بیش از ۲۰۰ پوند به مجلس ارائه شد. اگرچه این طرح توسط مجلس به تصویب نرسید اما این مسئله بر احساس ناامنی رایج اضافه شد. خوشبختانه در پاییز این سال بهبود چشمگیری در اوضاع به وجود آمد نه تنها

برداشت غلات از قرار معلوم خوب بود، بلکه یک قرارداد بازرگانی در اول اکتبر ۱۹۲۷ بین ایران و شوروی منعقد شد که معاملات بازرگانی میان دو کشور را بر یک اساس بسیار رضایت بخش تری قرار می‌داد و تحریم معروف روسیه نسبت به واردات کالاهای ایرانی پایان یافت. در نتیجه، ارقام گمرکات ایران برای سال ۲۸-۱۹۲۷ به غیر از آنچه که مربوط به نفت است، افزایش ملایمی نسبت به سال قبل، هم از نظر واردات و هم از نظر صادرات نشان می‌داد. با این حال این ارقام در مقایسه با ارقام سال ۲۶-۱۹۲۵ یعنی قبل از آنکه تحریم‌های روسیه برقرار شود، نامطلوب بود.

سال ۱۳۰۷ (۲۱ مارس تا ۲۰ مارس ۱۹۳۹): در اوایل سال ۱۳۰۷ علانم تازه‌ایی از نگرانی و ناامیدی وجود داشت. تقاضای معمول نوروز، که لزوماً باید در سال تازه‌کشی در بازارها ایجاد می‌کرد، در ایجاد این کشتش و مطلوبیت خود ناتوان ماند. قطع نظر از این واقعیت که سال جدید با فرار رسیدن رمضان اتفاق افتاد، شکوایه‌ها از فقدان پول از هر سو شنیده می‌شد. از طرف دیگر وضعیت مالی دولت ایران بدون استثنا قوی بود.

اگرچه شمال ایران به دلیل پایان یافتن تحریم‌های روسیه می‌توانست خود را خوشبخت بداند. اما معلوم شد که حجم خریدهای روسیه ناامیدکننده است. علاوه بر این سازمان‌های بازرگانی روسیه تحت شرایط قرارداد تجاری می‌توانستند بازرگانان ایرانی را در عوض محصولات ایرانی به خرید کالاهای روسی مجبور کنند. این کالاهای روسی [که به بازرگانان ایرانی فروخته می‌شد] معمولاً به آسانی در بازار [ایران] قابل فروش نبود و اغلب اجناس مشابه روسی که خود روس‌ها [در ایران] می‌فروختند، بازار این کالاها را تضعیف می‌کرد. دولت روسیه همچنین عملیات خرید مقدار معینی کالا از جنوب ایران آغاز کرد و کشتیرانی از بندر آدسا به خلیج فارس، برای اولین بار بعد از جنگ اول جهانی در ژوئن ۱۹۲۸ از سر گرفته شد.

وگذاری قرارداد ساخت بخش‌های آزمایشی دو سوی پروژه راه‌آهن شمال به جنوب ایران به یک سندیکای آلمانی-آمریکایی و معرفی انحصار دولتی تریاک در جولای این سال، دو واقعه برجسته و با اهمیت بود. این اقدام اخیر ترس گسترده‌ایی در میان گروه‌های از مردم به وجود آورد که به‌طور مستقیم و غیرمستقیم از [تولید و

توزیع] تریاک بهره‌مند می‌شدند، اما وقتی آشکار شد که دولت در حال حاضر قصد مداخله بازرگانی در صادرات این کالا ندارد، حال و هوای بهتری به وجود آمد. ارقام گمرکات این سال هم در حجم واردات و هم در [میزان] صادرات معمولی، افزایش ملایم‌تری را نشان می‌دهد درحالی‌که توسعه منظم محموله‌های شرکت نفت انگلیس و ایران و موفقیت‌های مورد توجه در سیاست فروششان در خارج، سود بسیار رضایت‌بخشی را بصورت حق‌الامتياز برای دولت ایران تضمین می‌کرد.

۱۳۰۸ (مارس ۱۹۲۹ تا ۲۰ مارس ۱۹۳۰): این سال به‌طور کل بدترین سال تجربه شده در درازمدت از نظر بازرگانی بود. عامل غالب، کاهش منظم ارز در بیشتر قسمت سال بوده که به همان نسبت با ناتوانی بازرگانان برای ارائه قیمت در اکثر رشته‌های تجاری پیوند خورد. همچنین در نتیجه تأثیرات مالیات‌بندی، کمبود محصولات کشاورزی و فروش بد صادرات، قدرت خرید مردم از قبل تا حد زیادی کاهش یافته بود. اجناس منچستر به دلیل قیمت بالایشان، به نحو محسوسی بیش از سایر اجناس از این وضعیت آسیب دیدند. روس‌ها به سرعت از این وضعیت بهره‌برداری کردند و پارچه‌های پیراهنی و گلدار آنها به بازارهای جنوب ایران، سرازیر شد؛ یعنی جایی که اجناس انگلیسی بعد از ازدست دادن اکثریت فروش در بازارهای نواحی شمال ایران در سال‌های پیشین، هنوز در اینجا فرمانروایی داشت. از طرف دیگر تجارت بخش صادرات نتوانست از نرخ مطلوب ارز سود زیادی کسب کند. یک سقوط کلی در قیمت‌های جهانی، تقریباً برای تمام صادرات ایران (فرش، پنبه، ابریشم، خز، پوست، صمغ، میوه و غیره) حتی قبل از سقوط وال استریت در اکتبر ۱۹۲۹م که تقاضای آمریکایی‌ها را برای فرش ایران تا حد بسیار چشمگیری کاهش داد و به‌طور نامطلوبی کل بازارهای آمریکایی و اروپایی را تحت تأثیر قرار داد، به وجود آمد. گذشته از این، خریدهای روسی به‌طور محسوسی کمتر از سال قبل بود. شرایط بازرگانی با روسیه، عمدتاً به دلیل صوری بودن [مقدرات بازرگانی] و محدودیت تحمیلی دولت شوروی و نیز ماهیت کالاهای ارائه شده در مقابل صادرات ایران، از بد به بدتر تمایل یافت. رقابت میان صادرکنندگان نیز منجر به سودهای بسیار کمتر شد که از تجارت تریاک به دست می‌آمد. داد و ستد در بوشهر، شیراز و اصفهان، مخصوصاً در طی تابستان به دلیل شورش

ایلات و بسته بودن راه اصلی بوشهر در طی چند ماه در یک دوره بد بود. ناامنی مانع جمع‌آوری محصولات شد و [حمله] ملخ هم در کرمان و هم در فارس موجب آشفته‌گی شد.

هنوز به پایان سال نرسیده قیمت ارز به شدت کاهش یافت و در نتیجه تجارت بخش واردات به یک توقف تقریبی رسید. زمانی که دولت در این مسئله مداخله کرد نرخ ارز به زودی به قیمت ۶۰ [ریال] ثابت شد. اما این نرخ چنان از توازن خارج شد که برای انجام فعالیت به صادرکنندگان پرداخت نمی‌شد. نتیجه این شده است که در اینجا هیچ فروشنده ارز وجود ندارد و بانک‌ها خودشان در غیاب وثیقه فروش‌شان را به حداقل رساندند. بنابراین شمار زیادی از واردکنندگان در مواجهه با سفته‌ها خودشان را در وضعیت ناگوار و بسیار سختی یافتند.

از راه آهن شمال به جنوب ایران بخش‌های آزمایشی زیرکامل شده است: از بندر شاه (بندر ترکمن) در دریای خزر تا غرب علی‌آباد در پای [رشته کوه] البرز (۱۲۸ کیلومتر) و از بندر شاپور در خلیج فارس تا شمال دزفول (۲۵۰ کیلومتر).

II. مالیه

نکته: ارقام نقل شده در گزارش سال ۱۹۲۷م / ۱۳۰۶ برای درآمد و هزینه‌ها، به اصطلاح، بودجه کلی ایران را نشان می‌داد. اما این بودجه کلی شامل اقلام مهم درآمدهای به دست آمده از انحصار قند و شکر که برای ساخت راه آهن تخصیص داده شده، نمی‌شود. همچنین شامل مالیات راه نیست که تنها نیمی از آن به اداره راه پرداخت شده و تراز بودجه وزرات‌خانه‌های مسئول آموزش و پرورش بهداشت عمومی در حال افزایش یافتن است. همچنین این موارد شامل اقلام متفرقه کوچک درآمد و هزینه‌ها نیست. در این گزارش تلاش شده تا فقدان یک بودجه منسجم آماده شده به وسیله وزرات مالیه ایران، جبران شود. هرچند ارقام ذکر شده زیر تضمینی نیست اما این ارقام از قابلیت نهایت جامعیت برخوردار بوده و به‌طور کل تصویر بسیار دقیقی از وضعیت مالی ایران آنگونه که در سال‌های اخیر به اثبات رسیده، در دسترس قرار می‌دهد.

A. وضعیت مالی در ۲۰ مارس ۱۹۳۰م/ ۱ فروردین ۱۳۰۹

تراز کلی خزانه				بدهی عمومی			
A. به قران		قران		بدهی صندوق		پنی، شلینگ	
بودجه‌های عمومی		۱۷۶/۲۳۸/۳۰		وام سال		۱۹۱۱ ۳ ۱۸ ۱/۱۲۴/۴۱۴	
وجوه امانی				وام دولت بریتانیا		۱۹۱۲ ۰ ۰ ۱۴۰/۰۰۰	
بودجه راه آهن		۵۹/۶۳۹/۵۰۹/۹۵		وام دولت بریتانیا		۱۹۱۳ ۰ ۰ ۲۰۰/۰۰۰	
(حساب جاری)				وام دولت بریتانیا		۱۹۱۳ ۰ ۰ ۱۰۰/۰۰۰	
بودجه راه آهن		۳۲/۲۹۲/۰۰۰/۰۰		(فارس)			
(حساب سپرده)				وام دولت بریتانیا		۱۹۱۴ ۰ ۰ ۵۰/۰۰۰	
بودجه راهها		۷/۵۰۵/۱۱۵/۱۰		(کرمان)			
مستمری‌ها		۳/۶۰۳/۴۲۸/۱۵					
(حساب جاری)							
مستمری		۷/۶۶۳/۰۳۸/۰۰					
(حساب سپرده)							
سایر وجوه امانی		۶/۲۷۷/۹۵۲/۵۵					
وجوه ذخیره		۶/۵۵۸/۴۱۲/۲۰					
جمع		۱۲۳/۷۵۴/۸۴۴/۲۵		جمع		۱۸ ۳ ۱/۶۱۴/۴۱۴	

با محاسبه هر پوند ۶۰ ریال =
 دومیلیون و شصت و دو هزار و چهارصد و سی پوند و
 چهارده شلینگ و نه پنی
 ۲/۰۶۲/۴۳۰/۱۴/۹

قرض کوتاه مدت		قران	
بانک ملی (اعتبار بانکی)		۱۸/۸۷۶/۷۸۶/۳۰	
بانک ملی (پول تباکو)		۶/۰۰۰/۰۰۰/۰۰	
بانک ملی (شهرداری)		۴۷۵/۰۰۰/۰۰	
		۲۵/۳۵۱/۷۸۶/۳۰	
		£ s d (پوند)	
B. به پوند استرلینگ		۱/۸۱۴/۰۰۰ ۱۰ ۰	
وجوه ذخیره (از)			
حق الامتياز نفت)			
بودجه‌های مخصوص		۱۱۲/۳۴۹ ۱۳ ۰	

۱۵۰ وضعیت مالی و اقتصادی ایران...

		(از بودجه راه آهن)	
		C. به دلار	۳۵۰/۶۳ دلار
		با احتساب هر ۵ دلار	۶ ۲ ۷۰ پوند
		۱ پوند	
۳/۹۸۸/۸۵۱	۰ ۳	جمع (پوند)	۳/۹۸۸/۸۵۱ ۰ ۳

در بالا خواهیم دید که وضعیت مالی ایران بسیار سیال است، مجموع دارایی‌ها در ۲۰ مارس ۱۹۳۰ بیشتر از کل بدهی‌ها است که حدود دو میلیون پوند استرلینگ می‌رسد. این تعادل بودجه، نتیجه آن است که دولت بخش بزرگی از درآمدهایش را برای اهداف ویژه کنار می‌گذارد. نخست؛ درآمدهای انحصار قند و شکر که سالانه حدوداً به یک میلیون پوند استرلینگ می‌رسد از سال ۱۹۲۵ تا ۱۹۲۸-۲۹ که ساخت راه آهن به طور جدی شروع شد، امکان یافت تا انباشت شود دوم؛ حق امتیاز نفت که در چهار سال گذشته به طور متوسط به یک میلیون پوند استرلینگ رسیده، در لندن در ارتباط با عرضه پیشنهادی یک طلای استاندارد کنار گذاشته شده است.

B. درآمدها

منابع اصلی درآمدها	۲۸-۱۹۲۷ (قران)		۲۹-۱۹۲۸ (قران)
گمرکات			
a. عادی	۸۹/۹۱۰/۸۵۲		۱۱۱/۶۹۶/۹۰۹
b. انحصار قند و چای	۶۰/۹۰۱/۹۲۳		۶۴/۳۳۴/۵۶۰
(خالص)			
c. مالیات راه	۴۰/۱۳۱/۶۹۱		۳۶/۱۶۴/۳۷۵
d. مالیات [پوست] بره	۳۰۸/۸۴۰		۲۷۷/۹۳۶
جمع	۱۹۱/۲۵۳/۳۰۶		۲۱۲/۴۷۳/۷۸۰
جمع	۱۹۱/۲۵۳/۳۰۶		۲۱۲/۴۷۳/۷۸۰
حق الامتیاز شرکت نفت ایران - انگلیس	۱/۴۸۸/۳۹۲ پوند		۵۹۶/۸۵۵ پوند
با احتساب هر پوند ۴۹/۲۵ ریال	۷۳/۳۰۳/۳۰۶	با احتساب هر پوند ۴۸/۰۳ ریال	۹۴۶/۶۶۶/۹۴۶
مالیات مستقیم (بر)	۴۷/۰۱۷/۷۲۱		۴۹/۸۳۹/۳۰۱

گزارش در باره وضعیت اقتصادی ایران ۱۵۱

مستغلات، محصولات، دام زننده و وسایل نقلیه	۱۳/۵۴۸/۳۹۱	۱۲/۲۰۱/۰۱۶
پست و تلگراف	۱۳/۴۱۴/۸۵۴	۱۴/۲۵۸/۸۶۰
تنباکو	۱۳/۳۱۹/۴۶۵	۱۶/۷۵۴/۹۶۸
تربای	۶۹۱/۷۹۸/۶۹۱	۲۱/۷۱۰/۵۱۸
اراضی خالصه	۶/۱۴۲/۷۸۰	۸/۲۲۵/۲۰۹
مالیات و سایر مالیات‌های غیرمستقیم		
خلاصه تمام منابع درآمد		
[درآمدهای] عادی	۲۰۵/۷۱۴/۸۷۷	۲۴۸/۸۸۸/۴۷۸
حق الامتیاز شرکت نفت ایران - انگلیس	۷۳/۳۰۳/۳۰۶	۲۸/۶۶۶/۹۴۶
انحصار قند و چای (خالص)	۶۰/۷۸۳/۰۹۳	۶۴/۳۳۴/۵۶۰
مالیات راه	۴۰/۱۳۱/۶۹۱	۳۶/۱۶۴/۳۷۵
سایر موارد	۸/۲۵۶/۶۴۵	۱۴/۶۷۸/۴۹۱
جمع کل	۳۸۸/۱۸۹/۵۹۲	۳۹۲/۷۲۲/۸۵۰
با احتساب هر پوند ۴۹/۲۵ قران	با احتساب هر پوند ۷/۸۸۲/۰۲۲	با احتساب هر پوند ۸/۱۷۶/۸۲۴
	ریال ۴۸/۰۳	

مجموع درآمدهای کشور در سال ۱۹۲۸-۲۹ به میزان ۴/۶ میلیون قران یا ۱/۲ درصد افزایش یافت. درآمد عادی گمرکات در این سال ۲۱/۷ میلیون قران بیشتر بود در حالیکه [درآمد] انحصار قند و شکر نیز به دلیل ارائه تعرفه جدید در ۱۰ می ۱۹۲۸، به ۳/۴ میلیون قران بیش از سال قبل رسید. شایان ذکر است که در کل مجموع درآمدهای گمرکات، بیش از ۵۰ درصد عایدات کشور را تشکیل می‌دهد. علاوه بر این حق الامتیاز نفت از ۱/۴۸۸/۳۹۲ پوند در سال نخست، به ۵۹۶/۸۵۵ پوند در دومین سال تحت بررسی کاهش یافت اما بار دیگر به رقم ۱/۲۵۰/۰۰۰ میلیون پوند رسیده است.

C. هزینه‌ها

موارد اصلی هزینه‌ها

۱۹۲۸-۲۹	۱۹۲۷-۲۸	
		کارهای عمومی - کشاورزی و بازرگانی
۱۱۹/۵۴۹/۳۵۳	۸/۱۶۸/۴۵۹	a. راه‌آهن شمال به جنوب
۲۶/۴۲۷/۵۷۶	۲۰/۱۸۰/۲۲۱	b. راه‌ها
۹/۴۶۳/۰۰۵	۷/۱۲۳/۷۹۰	c. کشاورزی بازرگانی و کارهای متفرقه عمومی
۱۵۵/۴۳۸/۹۳۴	۳۵/۴۷۲/۴۷۰	جمع
۱۱۱/۹۱۸/۱۰۴	۹۸/۷۸۹/۰۳۳	وزارت جنگ
۱۲/۰۱۱/۵۹۹	۵/۵۸۰/۰۰۰	به‌اضافه [هزینه] محافظان راه
۳۴/۹۸۲/۹۵۶	۳۸/۱۷۷/۳۱۹	وزارت مالیه
۲۵/۴۱۶/۸۷۷	۲۰/۴۰۴/۹۴۶	وزارت داخله (کشور)
۳/۶۳۵/۰۶۴	۳/۴۲۵/۷۵۰	به‌اضافه [هزینه] اداره بهداشت
۲۱/۹۲۳/۹۴۳	۱۵/۹۴۴/۲۶۰	پست و تلگراف
۲۰/۰۹۶/۱۲۱	۱۵/۷۱۸/۶۷۱	شهرداری‌ها
۱۷/۷۶۳/۲۵۵	۱۱/۴۴۵/۹۵۵	معارف
۸/۲۲۵/۱۷۵	۸/۱۶۶/۴۶۸	بدهی‌های عمومی
۹/۰۷۶/۳۹۹	۶/۷۰۷/۲۱۰	وزارت خارجه
۱۳/۷۴۲/۵۷۵	۵/۴۴۶/۰۹۸	وزارت عدلیه و ثبت اسناد
		خلاصه
۲۷۵/۴۳۷/۰۹۰	۲۲۹/۶۴۸/۶۲۳	بودجه کلی
۱۱۹/۵۴۸/۳۵۲	۸/۱۶۸/۴۵۹	انحصار قند و شکر (تعیین شده برای بودجه راه‌آهن)
۴۸/۷۴۹/۸۵۳	۳۹/۳۲۸/۳۰۹	مالیات راه
۷/۹۷۲/۴۲۹	۴/۸۷۹/۱۸۹	متفرقه
۴۵۱/۷۰۷/۷۲۵	۲۸۲/۰۷۹/۱۸۹	جمع هزینه‌ها

گزارش در باره وضعیت اقتصادی ایران ۱۵۳

در سال دوم، افزایش هزینه‌ها بالغ بر ۱۶۹/۷ میلیون قران بود که بیشتر آن یعنی ۱۱۱/۴ میلیون قران برای ساخت راه‌آهن و ۱۳/۲ میلیون قران برای وزارت جنگ، ۸/۳ میلیون قران برای وزارت عدلیه، ۶/۳ میلیون قران برای وزارت راه، ۶/۲ میلیون قران برای آموزش و پرورش (معارف)، ۶ میلیون قران وزارت پست و تلگراف، ۴/۳ میلیون قران برای شهرداری‌ها و ۲/۳ میلیون قران برای وزارت خارجه اختصاص یافت.

در سال ۱۹۲۷-۲۸ م/ ۱۳۰۶ ش. اضافه درآمد نسبت به هزینه‌ها بالغ بر ۱۰۶/۱ میلیون قران بود، حق‌الامتياز پرداختی نفت در این سال، در مرحله اول دست نخورده باقی مانده بود و تنها هزینه بسیار اندکی برای راه‌آهن متحمل شده بودند. از طرف دیگر در سال ۱۹۲۸-۲۹ به خاطر اینکه مبالغ بزرگی برای راه‌آهن هزینه شده بود، هزینه‌ها تا ۵۹ میلیون قران از درآمدها فراتر رفت. با این حال درآمدهای جمع‌آوری شده از انحصار قند و شکر بیش از کل هزینه‌های صرف شده برای راه‌آهن تاکنون را پوشش داده است. همچنین در سال‌های ۱۹۲۷-۲۸ و ۱۹۲۸-۲۹ مازاد درآمدهای عادی بیش از مخارج معمولی بود.

D. نرخ ارز: ارقام زیر میانگین ماهیانه نرخ ۱ پوند استرلینگ در برابر قران در طی دو سال گذشته بود:

۱۹۲۸		۱۹۲۹
۴۷/۶۲	ژانویه (دی)	۴۹/۱۵
۴۷/۳۷	فوریه (بهمن)	۵۰/۶۵
۴۶/۷۵	مارس (اسفند)	۵۱/۷۵
۴۶/۰۰	آوریل (فروردین)	۵۳/۶۲
۴۶/۱۲	می (اردیبهشت)	۵۳/۸۷
۴۶/۶۲	ژوئن (خرداد)	۵۴/۲۵
۴۷/۶۰	جولای (تیر)	۵۵/۰۰
۴۸/۸۷	آگوست (مرداد)	۵۵/۲۵
۴۸/۱۸	سپتامبر (شهریور)	۵۵/۶۳
۴۸/۰۸	اکتبر (مهر)	۵۷/۸۶
۴۸/۳۵	نوامبر (آبان)	۶۰/۳۰

۴۹/۰۵	دسامبر (آذر)	۵۹/۸۰
۴۷/۵۵	میانگین کل سال	۵۴/۷۶

اگرچه [قیمت] نقره از سال ۱۹۲۱ به طور پیوسته کاهش یافته اما تا دو سال پیش ارزش پول ایران بین ۴۵ و ۴۸ قران به ازای یک پوند حفظ گردید. این مسئله ناشی از این واقعیت بود که تراز بازرگانی کشور از جمله محموله های نفتی که سود خالص قابل توجهی به صورت حق الامتیاز برای دولت ایران با خود می آورد، مثبت بود. با این حال در سه سال گذشته این حق الامتیاز که به صورت پوند استرلینگ در لندن پرداخت می شد و معمولاً در صورت نیاز به ایران منتقل می گردید، در لندن باقی مانده است. در نتیجه حدود ۳،۰۰۰،۰۰۰ پوند در ستون بستانکاری تراز بازرگانی نگهداری شده است. علاوه بر این دولت ایران ۲،۰۰۰،۰۰۰ پوند را به منظور تأمین هزینه وسایل راه آهن در خارج، به جای سفارش واردات از اندوخته استرلینگ خود، خریداری کرده و تمایل دارد این اندوخته را به منظور معرفی یک معیار طلا، دست نخورده باقی بگذارد. همچنین تجارت بخش صادرات در سال ۱۹۲۹ بسیار بد بود. تحت این شرایط، تقاضا برای ارز، از عرضه آن بسیار فراتر رفت و نرخ ارز پوند که در مارس ۱۹۲۸، ۴۶ قران و در دسامبر ۴۹ قران بود، در نوامبر ۱۹۲۹ به ۶۲ قران رسید که در طی ۱۲ ماه ۲۶/۵ درصد افزایش داشت. قیمت ارز بعد از آن که در دسامبر به ۵۸/۷۵ قران کاهش یافت، بار دیگر به سرعت افزایش یافت و در ۲۸ ژانویه ۱۹۳۰ به بالاترین حد خود یعنی ۷۰ قران رسید. بعد از این بار دیگر به ۶۵ قران کاهش یافت به گونه ایی که دارندگان ارز تلاش کردند تا آن را بفروشند.

در این مرحله دولت تصمیم گرفت تا روند کاهش [ارزش] قران را کنترل کند و در ۲۴ فوریه مجلس طرحی را تصویب کرد که به موجب آن تمام معاملات با ارزهای خارجی در انحصار دولت اعلام کرد. اخیراً کمیسیونی برای تثبیت نرخ ارز تعیین شده که در هنگام نوشتن این مطلب قیمت ارز در ۶۰ قران ثابت مانده - در نقطه اوج حدود ۹۰ قران بود - و کمیسیون دیگری هم برای کنترل فروش ارز تحت ریاست مدیر آلمانی بانک ملی تشکیل شده است. بانک های خاصی اجازه دارند تا تحت ضوابطی که توسط هیأت نظارت منتشر می شود، برای اهداف واقعی مشخص، ارز بفروشند. با این حال فهرستی از اجناس وجود دارد (این فهرست در ضمیمه شماره IV این گزارش نقل شده) که برای آنها، ارز خارجی تنها با اجازه خود

کمیسیون نظارت می تواند واگذار شود. باید یادآوری کرد که این اجناس یا کالاهای لوکس اند و یا کالاهایی هستند که به عنوان رقیب تولیدات داخلی تلقی می شوند. هنوز معلوم نیست که هدف دولت برای محدود کردن واردات این کالاها تا چه حدی است. اما شرکت های انگلیسی قبل از بارگیری هر یک از این کالاها به سوی ایران باید به خوبی اطمینان پیدا کنند که گیرندگان می توانند ارز خارجی کافی برای پرداخت وسایل به دست آورند. بنابراین اظهار ناتوانی برای انجام آن ممکن است به عنوان بهانه ای برای نرساندن کالاهای ارسالی تلقی شود.

در هنگام نوشتن این گزارش، تجارت بخش واردات کاملاً زمین گیر است. ارزیابی توانایی دولت برای تثبیت قیمت ارز با یک نرخ تصنعی، مشکوک به نظر می رسد. قیمت اجناس پنبه ایی منچستر و روسیه در بازار تهران تا ۳۰ درصد افزایش یافته در حالی که قیمت کالاهای لوکس ۳۵ تا ۴۰ درصد ترقی کرده است. به هر حال این بحران به آب کردن ذخایر انبارها کمک می کند و در نتیجه اندکی فضا را بهتر می کند. اما این امر از جهتی دیگر برای وضعیت تاریک امور، مایه تسلی ضعیفی است.

E. بانکداری. وضعیتی مانند آنچه که دو بخش از این گزارش تحت عنوان «وضعیت کلی بازرگانی» تشریح شد. احتمالاً در روش معمولی برای نرخ های بالای بهره و اعتبارات محدود ضرورت دارد. اما به دلیل مشکل به کارگیری سرمایه و افزایش رقابت میان بانک ها این مورد دشوار است. وام هایی با بهره ۸٪ برای مشاغل عادی، به دلیل ریسک هایی که در پی دارد، غیرمنطقی به نظر نمی رسد.

بانک ها در غیاب هر گونه زمینه های سرمایه گذاری محلی، عملاً خودشان را به معاملات بانکی خالص محدود می کنند. تورم و در نتیجه ارزانی پول که در نرخ های پایین [بهره] انعکاس یافته، به [دریافت] سپرده های ثابت توسط بانک هایی که به طور اساسی تری تأسیس شده اند، امکان داد. بانک شاهنشاهی ایران که در سال ۱۹۲۹ برای سپرده های ۱۲ ماهه ۳ درصد و برای سپرده های ۶ ماهه ۲/۵ درصد سود پرداخت می کرد، این نرخ سود را در دسامبر این سال به ترتیب به ۲/۵ درصد و ۲ درصد و درست هم اکنون به ۲ درصد و ۱ درصد کاهش داده و برای حساب های جاری نیز هیچ بهره ای پرداخت نمی شود.

بانک شاهنشاهی ایران قدیمی ترین بانک ایران [ست] که ۴۰ سال پیش طی یک

فرمان و امتیازنامه‌ایی از سوی حکومت ایران، تأسیس شد. این بانک در طی این مدت به‌طور کامل با امور مالی دولت ایران ارتباط داشته و در مجموع نقش مهمی در توسعه اقتصادی کشور بازی کرده است. این بانک حق‌الامتیاز سالانه‌ایی از سود ثابت به دولت ایران می‌پردازد. بانک شاهنشاهی علاوه بر ۲۶ شعبه‌ایی که در ایران دارد، یک شعبه در بمبئی، دو شعبه در عراق و دفتری در لندن دارد.

بانک ملی در سال ۱۹۲۷م/ ۱۳۰۶ش. با سرمایه اندکی که توسط دولت ایران تهیه شده تأسیس گردید. این بانک یک دفتر مرکزی در تهران و ۱۵ شعبه در ایالات دارد. اگر چه هدف این بانک اساساً تشویق کشاورزی، صنعت و بازرگانی بود اما فعالیت‌هایش تاکنون به این مورد آخری محدود بوده است. با این حال دولت در نظر دارد حدود ۱۰۰/۰۰۰ پوند به سرمایه این بانک اضافه کند بنابراین بانک ملی باید بخش ویژه‌ایی را به هدف حمایت از توسعه کشاورزی راه اندازی کند.

بانک روسیه که عمدتاً [فعالیت‌های آن] به تأمین امور مالی بازرگانی روسیه و ایران محدود می‌شود، ۱۱ شعبه در ایران و عمدتاً در مناطق شمالی دارد. این بانک همچنین شعباتی در تهران، همدان و اصفهان دارد. علاوه بر این به خاطر توسعه اخیر بازرگانی روسیه در جنوب ایران شعبه‌ای در شیراز افتتاح شده است.

بانک عثمانی شعباتی در تهران، همدان و کرمانشاه دارد که عمدتاً با ترانزیت بازرگانی عراق با ایران ارتباط دارند.

بانک پهلوی یا اتو بانک تحت نظارت مدیر خزانه‌داری و برای نیروهای مسلح است و بودجه مستمری ارتش به عنوان سرمایه تشکیل آن پرداخت شده است. این بانک عمدتاً در زمینه برات‌های داخلی و مساعده‌های پولی در مورد دارایی غیرمنقول که تاکنون اجازه آن به بانک‌های خارجی داده نشده، فعالیت می‌کند.

F. پول رایج: در پی سقوط قیمت نقره در بازار، دولت ایران تصمیم گرفته تا طلا را به عنوان معیار پول رایج معرفی کند. طبق مصوبه‌ایی که در ۱۹ مارس ۱۹۳۰ در مجلس تصویب شد. ارزش معیار پول جدید، ریال طلا خواهد بود که هر ریال به ۱۰۰ دینار تقسیم می‌شود. سکه‌های زیر پول رایج قانونی خواهد بود:

[سکه‌های] طلا: یک پهلوی که دقیقاً برابر با یک پوند انگلیسی و به ارزش ۲۰ ریال است؛ و سکه نیم پهلوی.

[سکه‌های] نقره: شامل سکه‌های نیم ریالی، ۱ ریالی، ۲ ریالی و ۵ ریالی است.

[سکه‌های] نیکل: شامل سکه‌های ۵، ۱۰ و ۲۵ دیناری است.

[سکه‌های] مسی: شامل سکه‌های ۱ و ۲ دیناری است.

سکه‌های نقره که گفته می‌شود حدود ۶۰۰ میلیون از انواع واحدهای مختلف آن در کشور وجود دارد، برای مدتی همانند ریال نقره تحت حمایت قانونی خواهند بود؛ به عبارتی دیگر این سکه‌ها تحت شرایطی خاص قابل معاوضه با طلا خواهند بود. نرخ تسعیر هنوز مشخص نیست اما به نظر می‌رسد در صورتی که دولت پیشنهاد حفظ نرخ قران - استرلینگ در سطح کنونی ۶۰ قران به یک پوند را بنماید، با این نرخ، ۳ قران معادل ۱ ریال نقره خواهد بود. دولت این هدف از رواج انداختن تمام قران‌های باقی مانده در گردش تا اول ۲۱ مارس ۱۹۳۲ و خرید این سکه‌ها به ارزش شمش آنها را پذیرفته است.

این اقدام دست نیافتنی است و هزینه فراهم آوردن آن برای دولت بسیار سنگین می‌باشد. ثابت کردن اندوخته طلا که به‌طور گسترده با شرایط کل منابع سرمایه ایران پیوند یافته، ممکن است پیامدهای جدیدی در تجارت ایران و به‌طور کل در اقتصاد ملی داشته باشد.

III. بازرگانی

A. تراز بازرگانی: تراز بازرگانی خارجی ایران در سال ۱۹۲۸-۲۹ در مقایسه با

سال قبل به شرح زیر است:^۱

۱۳۰۶ (۲۸-۱۹۲۷)		۱۳۰۷ (۲۹-۱۹۲۸)		افزایش یا کاهش
واردات		به قران و پوند استرلینگ		%
مال التجاره	۷۷/۳۷۳/۱۹۳	قران	۷۵۸/۱۴۶/۳۷۱	قران
		پوند	(۱۵/۷۸۴/۸۵۱)	پوند
شمش و مسکوک	۳۴/۰۶۱/۱۸۰	قران	۶۱/۷۱۹/۰۸۴	قران
		پوند	(۱/۲۸۵/۰۱۰)	پوند

۱. جدول زیر بر اساس ارقام صادرات نفت که توسط شرکت نفت انگلیس - ایران تهیه شده استوار است. در ضمیمه شماره ۷ بر اساس گزارش‌های منتشر شده توسط مسئولین گمرکات ایران تنظیم شده است.

جمع	قران ۸۰۷/۴۲۳/۳۷۳	قران ۸۱۹/۸۶۵/۴۵۵	+۱/۵
	پوند (۱۶/۳۹۴/۵۸۶)	پوند (۱۷/۰۶۹/۸۶۱)	+۱/۴
صادرات			
نفت	قران ۷۹۷/۲۳۴/۸۰۰	قران ۸۹۲/۲۳۴/۴۰۰	+۱۱/۹
	پوند (۱۶/۱۷۸/۵۰۹)	پوند (۱۸/۵۷۶/۶۰۶)	+۱۴/۷
صادرات غیر نفتی	قران ۴۶۳/۱۳۸/۰۵۴	قران ۴۸۰/۰۵۳/۶۹۲	+۳/۶
	پوند (۹/۴۰۳/۸۱۸)	پوند (۹/۹۹۴/۸۷۲)	+۶/۳
جمع	۱/۲۶۰/۳۷۲/۸۵۴	۱/۳۷۲/۲۸۸/۰۹۲	+۸/۹
	پوند (۲۵/۵۹۱/۳۲۷)	پوند (۲۸/۵۷۱/۴۷۸)	+۱۱/۶
کل بازرگانی (شامل مال التجاره، شمش و مسکوک)	۲/۰۶۷/۸۰۶/۲۲۷	۲/۱۹۲/۱۵۳/۵۴۷	+۶/۰
	پوند (۴۱/۹۸۵/۹۱۳)	پوند (۴۵/۶۴۱/۳۳۹)	+۸/۷
مازاد صادرات بر واردات	قران ۴۵۲/۹۳۹/۴۸۱	قران ۵۵۲/۴۲۲/۶۳۷	+۲۲/۰
	پوند (۹/۱۹۶/۷۴۱)	پوند (۱۱/۵۰۱/۶۱۷)	+۲۵/۰

نرخ تبدیل ارز برای سال ۲۸-۱۹۲۷: ۱ پوند معادل ۴۹/۲۵ قران

نرخ تبدیل ارز برای سال ۲۹-۱۹۲۸: ۱ پوند معادل ۴۸/۰۳ قران

چنانکه می بینم واردات عملاً ثابت باقی مانده در حالیکه افزایش اندکی در صادرات معمولی صورت گرفته است. افزایش ارزش صادرات نفت، ناشی از افزایش صادرات محموله های سنگین تر [نفتی] نیست بلکه ناشی از [افزایش صادرات] بیشتر بنزین و نفت سفید آماده بارگیری است که اخیراً در نتیجه بهبود عمل پالایش به وسیله شرکت نفت انگلیس ایران در آبادان صورت گرفته است. و همچنین در نتیجه بازیافت گازی است که به اجزای سبک تر نفت خام شرکت اضافه شده است. (ارزیابی این صادرات نفت توسط شرکت نفت بر اساس میانگین ارزش توافقی میان گمرکات ایران و شرکت صورت گرفته است)

مقامات [کشور] اکنون نیاز به گنجاندن محموله های نفتی شرکت نفت انگلیس - ایران در تراز بازرگانی ایران به صورت گنجاندن حق الامتیاز پرداختی به دولت و مبالغی که سالانه توسط شرکت نفت در ایران در تراز پرداخت های بین المللی کشور هزینه می شود، را تأیید می کنند. این موارد حداقل در هفت سال اخیر مورد توجه ایران بوده است.

B. واردات (کل):

واردات ایران در طی سالهای ۱۹۲۷-۲۸ و ۱۹۲۸-۲۹ در مقولات زیر قابل تقسیم است:

۱۹۲۸-۲۹	۱۹۲۷-۲۸	۱۹۲۸-۲۹	۱۹۲۷-۲۸	
ارزش به قران		وزن به من		
۱۸۷/۸۷۶/۳۴۵	۲/۶۳۹/۲۱۸	۹۸۰/۴۲۰	۷۳۶/۹۱۷	دام زنده
۷۴/۴۷۰/۲۷۳	۱۸۱/۳۸۵/۷۸۲	۳۶/۸۷۹/۷۰۰	۳۷/۹۷۵/۶۹۶	غذا و مشروبات
۴۹۳/۲۴۳/۷۴۳	۶۷/۰۰۴/۴۲۰	۴۰/۶۲/۴۱۸	۳۶/۳۰۰/۴۲۷	مواد خام و کالاهای نیمه ساخت
۶۱/۷۱۹/۰۸۴	۵۲۲/۳۴۲/۷۷۳	۳۰/۸۳۱/۸۳۰	۲۶/۴۵۵/۰۹۴	کالاهای ساخته شده
	۳۴/۰۶۱/۱۸۰	۹۶/۹۲۸	۵۷/۹۷۶	فلزات گرانبها و مسکوکات طلا و نقره
۸۱۹/۸۶۵/۴۵۵	۸۰۷/۴۳۳/۳۷۳	۱۰۸/۸۵۱/۲۹۶	۱۰۱/۵۲۶/۱۱۰	جمع

اگر چه واردات مال التجاره سال ۱۹۲۸-۲۹ در صورت محاسبه با قران، در مقایسه با سال قبل ۱/۹ درصد کاهش داشته اما در صورتی که با پوند استرلینگ محاسبه شود، این مال التجاره افزایش اندکی از ۱۵/۷ به ۱۵/۷۸ میلیون پوند را نشان می دهد. ارزش واردات در سال ۱۹۲۶-۲۷، ۱۶/۰۵ میلیون پوند و در سال ۱۹۱۳-۱۴، ۱۱/۵ میلیون پوند بود. افزایش چشمگیری در واردات شمش و مسکوک از ۳۴ به ۶۱/۷ میلیون قران صورت گرفت که گواه رفاه اقتصادی کشور است. بطور کلی واردات بر اساس واحد قران ۱/۴ درصد و بر اساس پوند استرلینگ ۴/۱ درصد افزایش یافت.

ماهیت واردات: کالاهای پنبه ای، قند و چای، روی هم رفته هنوز ۵۰ درصد کل مال التجاره وارداتی را تشکیل می دهند. این اقلام، کالاهای وارداتی هستند که عمدتاً مورد تقاضای زارعان ایرانی اند و شاخص باارزشی از قدرت خرید آنها را به دست می دهد. [این که قدرت خرید مردم] چه اندازه پایین آمده از روی این واقعیت می توان استنباط کرد که طبق ارقام گمرکات ایران سرانه واردات این کالاهای اصلی تنها در طی سال گذشته در خصوص اجناس پنبه ای بالغ بر ۱۰ شلینگ و در مورد قند

۴ شلینگ و ۵ پنی و در خصوص چای ۳ شلینگ و ۲/۵ پنی بود. البته باید یادآوری کرد که در همین مدت مقدار زیادی کالا به داخل کشور قاچاق شده و به مقدار کمی هم به صورت قاچاقی صادر شده است، به ویژه در مورد «کالاهای انحصاری» یعنی قند و چای.

از انواع منسوجات و پارچه‌های وارداتی در طی سه سال منتهی به مارس ۱۹۲۹، پارچه‌های خالص پنبه‌ای، نخ پنبه و پارچه‌های پشمی خالص، اکنون پایین‌تر از سطح سال ۲۷-۱۹۲۶ است. درحالیکه پارچه‌های ابریشم مصنوعی و پر زرق و برق، در همان سطحی که بود، باقی مانده است. در نتیجه افزایش استاندارد زندگی طبقات بالای [جامه]، افزایشی در [واردات] پارچه‌های مخلوط پنبه و پشم، البسه و اجناس خرازی (از جمله آهن‌آلات) و به خصوص در مورد آنچه که به پوشاک مرتبط است، صورت گرفته است. واردات وسایل نقلیه و نفت در همین دوره بیش از حد افزایش یافته است. نوسان واردات ماشین‌آلات، ابزارآلات، میخ، میخ‌های پرچ و غیره تا حد زیادی وابسته به توسعه برنامه‌های شرکت نفت انگلیسی ایران است. واردات تولیدات آهنی و فولادی رو به افزایش است درحالیکه واردات آهن و فولاد به صورت شمش و ورق، صورت عکس دارد.

واردات از امپراتوری بریتانیا (به غیر از هند)

واردات بریتانیا^۱ به ایران در طی چهار سال گذشته [به ترتیب] به ارزش ۲۴۹/۹، ۱۸۵/۷، ۲۳۶/۶ و ۱۵۷ میلیون قران بوده که بیانگر ۲۸/۳ درصد، ۲۳/۶ درصد، ۲۹/۳ درصد و ۱۹/۱ درصد از کل واردات کشور است. در طی سال گذشته، کاهش واردات از انگلستان بالغ بر ۷۹/۶ میلیون قران (۳۳/۱ درصد) بود و یا اگر بخواهیم واردات شمش و مسکوک را حذف کنیم ۷۴/۴ میلیون قران بوده است. این کاهش به‌طور کلی، نه تنها به حجم [کالاها] بلکه بر تعداد بیشتری از واردات انگلیسی به ایران اثر گذاشته است. اگر ما یازده قلم از مهمترین کالاهای وارداتی یا گروهی از این کالاها را انتخاب کنیم، پی می‌بریم که تنها پنج مورد از این اقلام یعنی وسایل نقلیه، روغن‌های معدنی، پارچه‌های پشمی خالص، تولیدات آهنی و فولادی و پارچه‌های

۱. لازم به یادآوری است که در سرتا سر این گزارش، اصطلاح بریتانیا در خصوص ارقام تجاری، برای اشاره به امپراتوری انگلستان (به جز هند) به کار رفته است.

نخی پنبه و پشم، در سال ۱۹۲۸-۲۹ تا حدی افزایش یافته و در هر صورت بالغ بر ۱/۳ میلیون قران است، در حالیکه تنها یکی از پنج مورد یعنی تولیدات آهنی و فولادی یک افزایش واقعی به صورت درصدی از کل واردات این کالا به داخل کشور را نشان می دهد. از سوی دیگر، با اینکه واردات انگلیسی از لحاظ حجم کاهش یافته، اما تنها یک مورد یعنی آهن و فولاد خام، افزایشی را به صورت درصدی از کل واردات این کالای ویژه را نشان می دهد. واردات کالاهای پنبه‌ای حدود ۴۰ درصد کاهش یافت. بنابراین، [این مسئله] تقریباً نیمی از کل کاهش واردات ما را توجیه می کند در حالیکه واردات کالاهای پنبه‌ای روسی بیش از ۷۰ درصد افزایش یافت. واردات ما از ماشین آلات و ابزارآلات کمتر از ۲۲ میلیون قران بود، سهم ما از این تجارت از ۸۶ درصد در سال ۱۹۲۷-۲۸ به ۶۱ درصد در سال ۱۹۲۸-۲۹ کاهش یافته در حالیکه واردات آلمانی بیشتر از دو برابر شده است. به همین ترتیب واردات ما از خرازی و آهن آلات در این دوره از ۶/۷ میلیون قران به ۵/۶ میلیون قران سقوط کرده در حالیکه واردات آلمانی از ۴/۶ به ۸ میلیون قران افزایش یافته است. اگر چه واردات ما از پارچه‌های پنبه‌ای مخلوط با ابریشم مصنوعی از ۳/۸ به ۲/۸ میلیون قران کاهش یافته اما ما همین سهم از تجارت را حفظ کردیم. واردات رقیب اصلی ما یعنی ایتالیا تقریباً به همین میزان کاهش یافته است. واردات میخ، پیچ و میخ‌های پرچ که قسمت زیادی از آن برای شرکت نفت انگلیس - ایران بوده، از ۱۴/۴ به ۲/۶ میلیون قران کاهش یافته، در حالیکه سهم ما از کل تجارت این محصولات از ۸۶/۹ درصد به ۴۶/۱ درصد سقوط کرده است. یازده کالای وارداتی ذکر شده فوق که تقریباً بیانگر ۹۰٪ واردات انگلستان به ایران است، را می توان به شکل زیر طبقه بندی کرد:

a. کالاهای پنبه‌ای: که بالغ بر ۴۰ درصد کل واردات ما است، برای ارزیابی این کالاها ما نباید زیاد نگران باشیم زیرا مورد رقابت با سازمان‌های بازرگانی روسیه نیست.

b. سایر منسوجات: که حدود ۷ تا ۹ درصد تجارت ما در سال گذشته را تشکیل می داد. در این مورد اگر چه ما به طور کامل زمینه تولیدکنندگان قاره‌ای را از دست داده‌ایم اما در این خصوص، [شکست ما] به این دلیل است که تولیدکنندگان انگلیسی یا نمی توانند از لحاظ قیمت رقابت کنند و یا نمی توانند کالاهایی را تولید کنند که

برای بازار اساساً فقیری مانند ایران، به اندازه کافی از لحاظ کیفیت پایین باشد.

c. فلزات و ماشین آلات: از انواع مختلف که ۲۶ درصد صادرات ما را در سال ۱۹۲۷-۲۸م / ۱۳۰۶ش. و ۱۸ درصد آن را در سال جاری تشکیل می‌داد، در این مورد ما با رقابت سختی از سوی روسیه و آلمان مواجه شده‌ایم. کشور آلمان درصدد برآمده تا بازار گسترده‌ای برای صنایع ماشینی از همه نوع را تصرف کند. و این هدف از طریق قرارداد، ترانزیتی‌اش با دولت شوروی مورد توجه قرار داده است. در این خصوص نیز قیمت عامل تعیین‌کننده است.

d. وسایل نقلیه از انواع مختلف: بازار ایران برای اتومبیل و کامیون، از هر لحاظ در انحصار آمریکایی‌هاست. اگر چه [بازار این کالاها] به دلیل رقابت و نیاز به دادن نسبه طولانی خطرناک است اما باید از سوی تولیدکنندگان انگلیسی به ویژه تولیدکنندگان کامیون مورد توجه دوباره قرار گیرد. با این حال مورد اخیر را نمی‌توان انتظار داشت که صرفاً با مراجعه به عوامل فروش مورد داد و ستد قرار گیرد و به آنها توصیه کرد که پول نقد را در برابر حواله پیشنهاد کنند. دیر زمانی است که شرکت‌های سفارش‌دهنده جای نمایندگی‌های آمریکایی را گرفته‌اند. تقاضای رو به رشدی برای [تولیدات] یک شرکت معروف آلمانی که کامیون‌های سنگین تولید می‌کند، وجود دارد و این شرکت با انتصاب یکی از مهندسان خود در تهران که شرکت کامیون‌ها را به‌طور امانی برای وی می‌فرستد، اخیراً پیشرفت قابل توجهی کرده است.

e. نفت و فراورده‌های نفتی: روس‌ها در رقابت با تولیدات شرکت نفت انگلیس - ایران برای بنزین و نفت سفید در بخش عمده‌ای از واردات این محصولات بازاریابی کرده‌اند. اما تقاضای رو به رشدی برای روغن‌های چرب (۲/۹ میلیون قران در سال ۱۹۲۸-۲۹) و گریس (۱/۶ میلیون قران) وجود دارد که انگلستان بخش قابل توجهی از آن را تهیه می‌کند (روغن و گریس به ترتیب ۱/۳ و ۱/۲ میلیون قران)

هند انگلیس

واردات هند به ایران در طی چهار سال اخیر به‌طور منظم کاهش یافته است. واردات هند در این چهار سال به ترتیب ۲۱۷/۷، ۱۹۹/۹، ۱۶۳/۳ و ۱۵۸/۱ میلیون قران بود. کاهش [واردات] سال گذشته هند در مقایسه با کاهش ۳۳/۶ درصدی

گزارش در باره وضعیت اقتصادی ایران ۱۶۳

واردات از بریتانیای کبیر، تنها بالغ بر $\frac{3}{2}$ درصد بود. این اختلاف در کاهش واردات، تا حد زیادی ناشی از این واقعیت است که کالاهای پنبه‌ای هند، [تنها] بخش بسیار کوچکتري از کل واردات [این کشور] به ایران را تشکیل می‌دهد، درحالیکه روس‌ها در بازار ایران تنها در مورد منسوجات زمخت‌تر، با هند رقابت می‌کنند. ارزش پارچه‌های پنبه‌ای وارد شده هند در طی دو سال گذشته به ایران از $\frac{54}{8}$ میلیون قران به $\frac{37}{6}$ میلیون قران کاهش یافت اما این کاهش تقریباً به‌طور کامل به وسیله افزایش واردات چای از $\frac{53}{1}$ به $\frac{67}{5}$ میلیون قران جبران شد. واردات نخ پنبه از $\frac{16}{3}$ به $\frac{15}{5}$ میلیون قران رسید اما سهم واقعی هند [از واردات این کالا]، از $\frac{72}{100}$ درصد به $\frac{92}{100}$ درصد افزایش یافت؛ کاموهای ژاپنی عملاً محو شده‌اند. واردات هند از برنج و آرد برای مصرف در جنوب ایران به ترتیب از $\frac{6}{9}$ درصد به $\frac{4}{7}$ درصد و از $\frac{1}{9}$ به $\frac{1}{4}$ میلیون قران سقوط کرد.

واردات روسیه

روسیه به برکت سیاست‌اش در مجبور کردن صادرکنندگان ایرانی برای خریدن کالاهای روسی در ازای [فروش کالاهایشان] و علاوه بر این فروش [کالاهای خود] با قیمت‌های بسیار پایین، هم اکنون به عنوان تأمین‌کننده اصلی کالاهای خارجی ایران، جایگزین بریتانیای کبیر شده است. سهم واردات روسیه در کل [واردات ایران] از $\frac{23}{4}$ درصد در سال ۱۹۲۶-۲۷ به $\frac{38}{4}$ درصد در دو سال اخیر افزایش یافته است. لازم به یادآوری است که استیلای بریتانیا بر بازار ایران به زمان جنگ [جهانی اول] بر می‌گردد و این کاملاً طبیعی است که روسیه به دلیل موقعیت جغرافیایی‌اش بتواند به تدریج موقعیت مسلط بازرگانی خود را بر ایران به زمان پیش از جنگ برگرداند. دولت روسیه بنا به دلایل خاص خود، با روش ساده زیر آب زدن رقبا و صرفاً به ملاحظه هزینه‌های اندک زمینی، این برنامه‌ها را شتاب بخشیده است.

سایر کشورهای اصلی

اگرچه در یک مقیاس بسیار اندک [کشورهای] آلمان، (کالاهای خرازی، آهن آلات، ماشین آلات، پوشاک، کامیون، رنگ‌ها و غیره)، فرانسه (پارچه‌های پشمی، قند، کامیون، پارچه‌های پنبه‌ای، پوشاک و غیره)، آمریکا (وسایل نقلیه

موتوری و قطعات یدکی) و بلژیک (قند، منسوجات پنبه‌ای، پشمی و ابریشمی)، توانستند در سال ۱۹۲۸-۲۹ صادراتشان را به ایران، بین ۱۸ تا ۵۸ درصد توسعه دهند، اما از سوی دیگر کشورهای ایتالیا، عراق و ژاپن تا حد زیادی عرصه را از دست دادند.

عمده کالاهای وارداتی به همراه مبداء واردات این کالا در ضمیمه شماره IV ارائه شده و عمده کشورهای مبداء [واردات] در پیوست شماره I مشخص شده است.

C. [واردات] منسوجات: تحلیل زیر از تجارت ایران در زمینه منسوجات، با توجه به منافع ویژه آن برای تولیدکنندگان و شرکت‌های کشتیرانی بریتانیا صورت گرفته است:

[پارچه‌های] پنبه‌ای

[پارچه‌های] خاکستری: واردات پارچه‌های خاکستری از ۱۶/۱ میلیون قران در سال ۲۷-۱۹۲۶م / ۱۳۰۵ش. به ۱۱/۱ میلیون قران، در سال ۲۸-۱۹۲۷م / ۱۳۰۶ش. (یعنی ۳۱- درصد) و به ۱۰/۶ میلیون در سال ۱۹۲۸م / ۱۳۰۷ش. (یعنی ۴- درصد) کاهش یافت. واردات پارچه‌های خاکستری منچستر از ۵۱ درصد به ۲۷ درصد، یعنی از ۴۳ درصد کل واردات به ۳۲ درصد تنزل یافت. واردات هند نیز از ۲۴ درصد در سال ۲۸-۱۹۲۷ و بیش از ۷۸ درصد در سال ۲۹-۱۹۲۸ یعنی از ۲۰ درصد به ۵ درصد کل واردات کاهش یافته است. اما از سوی دیگر، روس‌ها فروششان را از ۴۷ درصد به ۷۸ درصد افزایش دادند و سهم آنها از کل واردات، از ۳۱ درصد به ۵۸ درصد ارتقا یافت.

[پارچه‌های] سفید: کل واردات [پارچه‌های سفید] از ۸ درصد به ۱۹ درصد یعنی از ۲۷/۶ تا ۲۵/۵ میلیون قران در سال ۲۸-۱۹۲۷ به ۲۰/۶ میلیون قران در سال ۲۹-۱۹۲۸ کاهش یافت. واردات انگلستان (به عنوان رقیب هند) [در این دو سال به ترتیب] به ترتیب ۲۰ درصد و ۱۶ درصد سقوط کرد اما سهم این دو (انگلستان و هند) در کل [واردات ایران] از ۷۵ درصد به ۷۸ درصد افزایش یافت. واردات هند در سال ۲۸-۱۹۲۷، ۱۷ درصد بالا رفت اما در سال بعد ۴۲ درصد سقوط کرد، به عبارتی دیگر از ۱۳ درصد کل واردات به ۹ درصد تنزل یافت. واردات روسیه

گزارش در باره وضعیت اقتصادی ایران ۱۶۵

در سال نخست تا ۲۸۸ درصد بالا رفت و در سال بعد تنها ۴ درصد کاهش یافت و سهم روس‌ها از ۱۰ درصد به ۱۲ درصد کل واردات افزایش یافته است.

[پارچه‌های] طرح‌دار و رنگی به صورت طاقه: کل واردات این نوع پارچه‌ها از ۱۳۴ به ۱۷۱/۳ میلیون قران در سال ۱۹۲۷-۲۸ (۲۸+ درصد) افزایش یافت و در سال ۱۹۲۸-۲۹ به ۱۳۳ میلیون قران (۲۲- درصد) برگشت. واردات بریتانیا که بیش از ۴۱ درصد کل واردات را در سال نخست تشکیل می‌داد، در سال دوم ۲۶ درصد کم شد و ارزش واقعی [در این دو سال] به ترتیب ۱۷۱ و ۳۴/۴ میلیون قران بود. به همین ترتیب سهم هند از ۱۷ درصد به ۱۳ (یعنی از ۲۸/۹ به ۱۷/۹ میلیون قران) کاهش یافت. در حالیکه روس‌ها درصد کل وارداتشان را از ۲۹ درصد به ۵۹ درصد افزایش دادند. فروش ایتالیا که در سال ۱۹۲۷-۲۸ به ۱۵/۳ میلیون قران می‌رسید در سال بعد تا حد زیادی به دلیل کاهش ارزش لیره به ۱/۳ میلیون قران، یعنی تا ۹۱ درصد کاهش یافت.

[پارچه‌های] رنگی کاموایی: ارزش واردات [این نوع پارچه‌ها] از ۳۸/۸ میلیون قران در سال ۱۹۲۶-۲۷ به ۲۳/۴ میلیون در سال ۱۹۲۷-۲۸ (۴۰- درصد) و ۲۷/۸ میلیون قران در سال ۱۹۲۸-۲۹ (۱۹+ درصد) بود. واردات بریتانیا در سال ۱۹۲۷-۲۸، ۵ درصد افزایش یافت و به ۴/۹ میلیون قران رسید اما در سال بعد به ۳/۳ میلیون قران یعنی ۳۳- درصد نزول کرد. واردات هند ۳۲/۶ میلیون قران در سال ۱۹۲۶-۲۷ به ۱۷/۴ و ۱۳/۷ میلیون قران در دو سال بعد شدت کاهش یافته است. سهم هندی‌ها از کاهش کلی [واردات]، از ۷۵ درصد به ۵۰ درصد رسید. روس‌ها اکنون وارد بازار این [کالا] شده و وارداتشان که در سال ۱۹۲۶-۲۸ صفر بود، در سال ۱۹۲۸-۲۹ بالغ بر ۸/۴ میلیون قران یا ۳۰ درصد کل واردات بود.

نکته. تا جایی که به پارچه‌های خاکستری، سفید، طرح‌دار و پارچه‌های رنگی به صورت توپ مربوط است، نه تنها [تولیدکنندگان] منچستر و هند در سال ۱۹۲۸-۲۹/م ۱۳۰۷ ش. تا حد زیادی میدان را به نفع روسیه از دست داده‌اند، بلکه عرضه‌کنندگان [کالاها] متفرقه نیز تاکنون عرصه بیشتری را از دست داده‌اند. در نتیجه، این امر این بحث محتمل را برمی‌انگیزد که کاهش واردات پارچه‌های هندی

در هر صورت ممکن است ناشی از شرایط محدودکننده در اصل واردات توسط گمرکات ایران باشد. با این حال به غیر از کشورهای که در بالا به عنوان عرضه‌کننده کالاهای پنبه‌ای رنگی به صورت کاموا به ایران ذکر شدند، سایر کشورها تا حد زیادی موقعیت خودشان را بهبود بخشیدند. واردات ایتالیا از ۵/۴ میلیون به ۷ میلیون و واردات بلژیک از ۵/۳ به ۲/۳ میلیون قران افزایش یافت.

کل [پارچه‌های] (خاکستری، سفید، طرح‌دار و رنگی به صورت توپ و کاموای رنگی)

جدول زیر گرایش کنونی ایران به تجارت کالاهای پنبه را به‌طور اجمالی نشان می‌دهد:

مقایسه با سال قبل		سهم از کل تجارت (درصد)	
۱۹۲۷-۲۸	۱۹۲۸-۲۹	۱۹۲۷-۲۸	۱۹۲۸-۲۹
(به درصد)	(به درصد)	(به درصد)	(به درصد)
+۵/۶	-۴۰/۸	۴۱/۶	۲۷/۳
-۲۵/۳	-۳۱/۳	۲۳/۴	۱۷/۸
+۹۲/۹	+۷۴/۴	۲۴/۴	۴۶/۹
+۱۹/۲	-۴۴/۹	۷/۳	۴/۵
+۲۴/۸	-۳۷	۱/۲	۵/۸
-۱۷/۳	+۱۷/۲	۵/۹	۱/۳
-۳۴/۹	+۱۱/۱	۱/۱	۱/۴
جمع به ۱۰۰۰ قران	۲۳۴/۰۳۳	۲۱۱/۷۹۷	۱۰۰
+۶/۸	-۹/۵		

ارقامی که در ضمیمه شماره IV برای ارزش کل کالاهای پنبه‌ای وارداتی در دو سال اخیر ذکر شده، (۲۳۶/۶ میلیون قران واردات در سال ۱۹۲۷-۲۸ است که یک افزایش ۷ درصدی نسبت به سال ۱۹۲۶-۲۷ نشان می‌دهد و واردات سال ۱۹۲۸-۲۹ ۲/۷ میلیون قران است که یک کاهش ۸/۳ درصدی را نشان می‌دهد) به ترتیب شامل ۲/۶ و ۵/۲ میلیون قران ارزش کالاهای پنبه‌ای متفرقه است.

سایر منسوجات

سهم از کل بازرگانی		مقایسه با سال قبل		
۱۹۲۸-۲۹	۱۹۲۷-۲۸	۱۹۲۸-۲۹	۱۹۲۷-۲۸	
(به درصد)	(به درصد)	(به درصد)	(به درصد)	
				منسوجات پنبه‌ای
				مخلوط با ابریشم
				مصنوعی
۴۰/۷	۴۵/۹	-۳۳/۶	+۶۱/۹	ایتالیا
۲۲/۳	۲۲/۵	-۲۶/۱	+۴۸/۲	بریتانیای کبیر
۱۲/۲	۱۸/۶	-۵۱/۱	+۴/۵	بلژیک
۸/۴	۵/۵	+۱/۵	-۹/۲	آلمان
۷/۸	۲/۳	+۱۶/۶	-۱۹/۳	فرانسه
۸/۶	۵/۳	-	-	سایر کشورها
		-۱۲/۶۲۹	+۱۶/۸۷۷	جمع به هزار قران
۱۰۰	۱۰۰	-۲۵/۳	+۳۲/۸	
				پارچه‌های پشمی خالص
۳۲/۸	۲۷/۷	+۴۱/۶	-۴۷/۷	فرانسه
۱۷/۱	۲۰/۳	+۰/۷	-۴۱/۳	بریتانیای کبیر
۲۶/۰	۱۸/۷	+۶۶/۲	+۲۵/۴	بلژیک
۹/۱	۱۱/۷	-۶/۸	-۳/۴	آلمان
۶/۴	۸/۹	-۱۴	-۴۰/۸	ایتالیا
۸/۶	۱۲/۷	-	-	سایر کشورها
۱۰۰	۱۰۰	۱۷/۲۰۴	۱۴/۳۹۴	جمع به ۱۰۰۰ قران
		+۱۹/۵	-۳۱/۲	

باید یادآوری کرد که واردات پارچه‌های پنبه‌ای مخلوط با ابریشم مصنوعی در سال ۱۹۲۷-۲۸، ۳۲/۸ درصد بیشتر از سال قبل بود. واردات ایتالیا نزدیک ۶۲ درصد و بریتانیا بیش از ۴۸ درصد افزایش یافت. افزایش اندکی در واردات بلژیک صورت

گرفت درحالیکه واردات آلمان و فرانسه عرصه را از دست داد. در سال ۲۹-۱۹۲۸ کل واردات تا حد ۲۵ درصد کاهش یافت و به ارقام سال ۲۷-۱۹۲۶ برگشت درحالیکه انگلستان موقعیت خود را در این بازار حفظ کرد و بخشی از تجارت ایتالیا و بلژیک در مقایسه با آلمان و فرانسه کاهش یافت. واردات لهستان نیز از ۳/۵ به ۴/۸ میلیون قران افزایش یافت.

واردات پارچه‌های پشمی خالص ۳۱ درصد پایین‌تر از واردات سال ۲۸-۱۹۲۷ بود و تنها واردات بلژیک است که افزایش نشان می‌دهد. در سال ۲۹-۱۹۲۸ واردات تا ۵/۱۹ درصد بالا رفت اما به سطح کل واردات سال ۲۷-۱۹۲۶ که میزان واردات ۴/۱۷ میلیون قران بود، نرسید. فرانسه و بلژیک در این افزایش تجارت میان خود سهم بودند درحالیکه واردات انگلستان ثابت ماند و در نتیجه سهم بریتانیای کبیر در کل [واردات] از ۲۰ درصد به ۱۷ درصد کاهش یافت.

واردات پارچه‌های پنبه‌ای مخلوط با پشم از ۶/۷ میلیون قران در سال ۲۸-۱۹۲۷ به ۹/۹ میلیون قران در سال ۲۹-۱۹۲۸ افزایش یافت. واردات بریتانیا در هر دو سال مثل هم ۱/۳ میلیون قران بود. واردات بلژیک از ۱ به ۵/۲ میلیون قران و فرانسه از ۷/۱ به ۲/۲ میلیون قران افزایش یافت.

واردات پارچه‌های ابریشم طبیعی در سال ۲۹-۱۹۲۸ بالغ بر ۴/۳ میلیون قران و تقریباً به‌طور کل در انحصار فرانسه بود.

D. واردات در سال منتهی به مارس ۱۹۳۰م / اسفند ۱۳۰۸ش: از گمرکات ایران در مورد این سال هیچ آماری در دست نیست اما همه شواهد به سقوط جدی در کل واردات و به همین تناسب سقوط بیشتر واردات کالاهای بریتانیایی اشاره دارد که مخصوصاً به دلیل رقابت روسیه و کاهش نرخ ارز [ایران] به شدت تحت تأثیر قرار گرفته است. ارقام وزارت بازرگانی برای سال منتهی به ۳۱ دسامبر ۱۹۲۹م / ۱۰ دی ۱۳۰۸ش. نشان می‌دهد که یک کاهش ۳۴ درصدی (از ۹۸۹/۵۰۶ پوند به ۳۳۲/۰۶۲ پوند) در ارزش طاقه پارچه‌های پنبه‌ای که مستقیماً از انگلستان به سوی ایران بازرگاری شده، صورت گرفته است. همچنین یک کاهش ۲۰ درصدی (از ۷۳۵/۲۴۴ پوند به ۹۹۱/۱۵۹ پوند) در صادرات به عراق صورت گرفته که بخش بزرگی از آن عملاً در ایران به فروش می‌رفت.

مطالب زیر که از گزارش‌های دریافتی کنسولگری‌های دولت فحیمه بریتانیا [در

ایران] استخراج شده، وضعیتی را روشن می‌کند که یکسره تاریک به نظر می‌رسد. **کرمان (آوریل - ژوئن):** شکر، طاقه پارچه‌های پنبه‌ای، (عمدتاً پارچه‌های طرح‌دار و پارچه پیراهن)، کبریت و صابون روسی در آوریل [در بندرعباس] تخلیه شد و به دلیل پایین بودن قیمت آنها که سایر کالاهای وارداتی از این نظر نمی‌تواند با آن رقابت کند، بازار آماده‌ایی در منطقه بندرعباس پیدا کرد. پارچه‌های طرح‌دار و پارچه‌های پیراهنی روسی نیز به بازار کرمان سرازیر شده، بنابراین واردکنندگان کالاهای منچستر مجبور شدند اجناس خود را با زیان بفروشند. **تبریز (می - ژوئن):** وضعیت بازارها تا حد زیادی، بد است. در اینجا هفتاد مورد ورشکستگی اتفاق افتاده است.

بوشهر (ژوئن - جولای): بازار بی‌رونق است. کالاهای منچستر وقتی که به‌طور کامل از گمرک ترخیص شد با ضرر فروخته شدند. (اگوست) پارچه‌های طرح‌دار روسی تا ۳۰ درصد زیر قیمت پارچه‌های طرح‌دار منچستر به فروش می‌رود. **کرمانشاه (اکتبر):** داد و ستد راکد است. یک ورشکستگی همه گیر اتفاق افتاده است.

بوشهر (نوامبر): بازار بی‌رمق است. پارچه‌های چیت و پارچه‌های پنبه‌ای ارزان روسی به قبضه کردن بازار پارچه‌های تویی بریتانیا ادامه داده و بازرگانان جرأت نمی‌کنند کالاهای منچستر را وارد کنند.

گزارش‌های رسیده از سراسر کشور [ایران] تا ژانویه حاکی از این مضمون است که بازارها در وضعیت رکورد قرار گرفته‌اند.

E. صادرات

در مورد صادرات نفت ایران در دیگر بخش‌های این گزارش بحث می‌شود (نگاه کنید به صفحه ۲۰ و ۳۰ این گزارش) صادرات سایر کالاها به غیر از نفت در چهار سال اخیر منتهی به مارس ۱۹۲۹ طبق آمار گمرکات ایران به ترتیب به ارزش ۱۱/۶ و ۹/۱ و ۹/۴ و نزدیک ۱۰ میلیون پوند بوده اما با توجه به ارزش‌گذاری زیر قیمت برای بخشی از صادرات، احتمالاً در عمل به نحو چشمگیری بیشتر از این بوده است. به غیر از نفت، بخش بیشتری از صادرات ایران به انگلستان مانند فرش، خز و پوست گوسفند، دوباره به سوی آمریکا و اروپای قاره‌ای بارگیری می‌شوند. اما هند

فرش، پنبه، پشم، میوه و صمغ ایرانی را برای مصرف خودش وارد می‌کند. روس‌ها قسمت عمده‌ای از میوه [خشکبار] پنبه، پشم، پوست و تمام برنج صادراتی ایران را می‌خرند. (نگاه کنید به ضمیمه شماره II و V)

سال ۳۰-۱۹۲۹ م / ۱۳۰۸ ش. به غیر از نفت، سال بسیار بدی برای صادرات ایران بود. فروش به روسیه ناامیدکننده از آب درآمد و به طور کل بازارهای جهانی به ویژه تا جایی که مربوط به فروش می‌باشد، نامطلوب بود. این مسئله به طور طبیعی در تضعیف ارزش قران تأثیر داشت. (آمار گمرکات برای سال ۳۰-۱۹۲۹ در دسترس نیست).

F. وضعیت کلی بازرگانی: سه عامل ثابت قدیمی که بازرگانی به وسیله این‌ها شکل می‌گیرد و در ایران تا حدی وظیفه پرمخاطره‌ایی است، عبارتند از: احساس عمیق خوشبینی که در تجارت بیش از توان مالی فرد ظاهر می‌شود؛ برداشت نامتعارف از قانون متعارف پذیرفته شده اخلاق بازرگانی و مشکلاتی که تقریباً با اقدامات قانونی هر کشوری مرتبط است. اولین مورد از این عوامل، خارج از سیستم پدید می‌آید و این مورد اساس توافق بازرگانی ایران و روس در اکتبر ۱۹۲۷ تشکیل می‌دهد اما آنچه که واقعاً توسط روس‌ها چند سال پیش ارائه شده طبق آن صادرات ایران به روسیه قطع نظر از درصد اندکی که به صورت ارز خارجی پرداخت می‌شود، بایستی در مقابل کالاهای روسیه معاوضه شود و این صادرات ایران به روسیه تنها زمانی افزایش یافت که روس‌ها برای خرید پنبه و پشم ایرانی نیاز مبرمی در خود احساس کردند. اهمیت این اقدام را از طریق این واقعیت می‌توان فهمید که تقریباً ۳۵ درصد صادرات غیرنفتی ایران به روسیه می‌رود. نتیجه طبیعی این سیستم این بوده که کالاهای روسی به خارج ساختن کالاهای رقیب همچون پارچه‌های پنبه‌ایی بریتانیایی تمایل داشته‌اند. (نگاه کنید به صفحه ۲۵ بخش واردات منسوجات). از نظر بازرگان ایران تمایل مشخص از سوی شوروی‌ها برای دادن مجموعه‌ایی از کالاهای متنوع [به تجار ایرانی] هنوز مهمتر است. این کالاهای مشکل اساسی بازاریابی دارند و اغلب در معاوضه با مواد خام و مواد غذایی ایران کاملاً نامناسب‌اند. در حالیکه روس‌ها برای سازمان‌های بازرگانی خودشان سهم قابل توجهی از [واردات] قند و دیگر کالاهای اساسی که بازار فروش سریعی در ایران پیدا می‌کنند، نگاه می‌دارند. این مسئله مخصوصاً از هنگامی که روس‌ها فرستادن محموله‌های بزرگ

قند از طریق دریا به خلیج فارس در پاییز ۱۹۲۸ شروع کردند، چشمگیر شده است. دیگر شکوائیه رایج بازرگانان ایرانی این است که نمایندگان تجاری روسی که به روایت خودشان مشغول تجارت اند، اغلب به ارزان فروشی همان دسته از کالاهایی می‌پردازند که به اجبار به بازرگانان ایرانی فروخته شده است. این شرکت‌های روسی قصد دارند تا درست زمانی که تقاضا برای کالاهای مشابه غیر از تولید روسی [به وجود می‌آید]، با این ارزان فروشی، فروش [کالاهای مشابه] را تحت تأثیر قرار دهند. سیستم انحصارات ایران، در عمل هیچ چیزی را برای تجار آسانتر نکرده است. در مرحله نخست، معرفی [قانون] انحصار بدون استثنا بر افزایش مالیات دلالت داشت. در مورد انحصار قند و چای در می ۱۹۲۵م/ اردیبهشت ۱۳۰۴ش، این مسئله [جز افزایش مالیات‌ها] منظور دیگری نداشت. اگرچه واردات، مشروط به [پرداخت] مالیات انحصار آزاد بوده است، اما این مالیات که برابر با یک هزینه اضافی گمرکات [بود]، بودجه راه‌آهن را تأمین می‌کرد. با این وجود، انحصار تریاک که در جولای ۱۹۲۸ برقرار شد، به‌طور واقعی درصدد نظارت بر جمع‌آوری، آماده‌سازی و توزیع تریاک بود. اگرچه صادرات [تریاک] مشروط به پرداخت یک مالیات ۳۷۵ تومانی برای هر جعبه ۱۵۰ پوندی آزاد بود و این مالیات در ژوئن ۱۹۳۰ تا ۴۰۰ تومان افزایش یافت، اما صادرات آن محدود نشد. انحصار تنباکو نیز در مارس ۱۹۲۹ برقرار شد. هرچند که وظیفه اصلی برقراری این انحصار جمع‌آوری مالیات غیرمستقیم بر [تولید] تنباکوی داخلی بود، (یک اضافه قیمت گمرکی نیز بر تنباکوی وارداتی تحمیل شد) اما به منظور کنترل تولید سیگار که هم اکنون صنعت بسیار شکوفایی است، اعتبار دارد.

وضعیت بازرگانی، مخصوصاً در نواحی جنوبی ایران به دلیل شورش‌های ایلات و کمبود محصول دشوار شده است. این درحالی است که قاجاق مداوم آسیب شدیدی به تجارت قانونی می‌زند. همچنین برای سال منتهی به مارس ۱۹۲۹ گزارش‌های ناخوشایندی از کنسولگری‌های دولت فخریه بریتانیا در مشهد، تبریز و همدان و همچنین در بوشهر، شیراز، کرمان و یزد رسیده است.

عمدتاً به دلیل سرازیر شدن کالاهای روسی و با توجه به این حقیقت که روس‌ها، کاهش دادن شماری از سازمان‌های بازرگانی‌شان در شمال ایران را با صرفه‌تر دانسته و خرید و فروش‌شان را از طریق تعداد اندکی از بازرگانان بزرگ در هر شهر انجام

می‌دهند و همچنین به دلیل کاهش قدرت خرید در بعضی ایالات و خطر بیشتر تماس برای سفارش دادن واردات به‌طور مستقیم به تولیدکننده خارجی، تمرکز قطعی تجارت در دست افراد معدود و مراکزی کمتری قرار گرفته است. شمار فزاینده‌ایی از بازرگانان در مناطقی مانند کرمان، شیراز و اهواز که عادت داشتند نیازمندیهایشان را در خارج سفارش دهند، اکنون خریدهایشان را در تهران انجام می‌دهند. همدان نیز به دلیل کاهش زیاد واردات قند و منسوجات از طریق عراق، البته در نتیجه رقابت شدیدتر روسیه، مرکزیت ترانزیتی‌اش را از دست داده است. از طرف دیگر، اهمیت تهران به عنوان یک مرکز پخش کالا به‌طور چشمگیری افزایش یافته است.

درباره تمام مسائل مهم ارز، در یک بخش جداگانه بحث شده و در آن توجه ویژه صادرکنندگان انگلیسی به [معامله با ایران] جلب شده است. (نگاه کنید به صفحه بخش ارز)

اعتبارات: از روی آنچه که در بالا گفته شد، می‌بایستی روشن شده باشد که شرکت‌های انگلیسی باید در معاملاتشان با ایران، با احتیاط فراوان رفتار کنند. در همین حال اگر آنها خودشان را در شرایط پرداخت‌هایشان بسیار خشک نشان دهند، به ویژه با توجه به تسهیلاتی که توسط رقبایشان اعطا می‌شود، نمی‌توانند انتظار هیچ نوع داد و ستدی داشته باشند. در مورد اخیر [این رقبای تجاری انگلیسی] در بیشتر بخش‌ها نه تنها به دادن مساعده‌های ۱۰-۱۵ درصدی راضی‌اند بلکه از هنگام بارگیری، کالا را با نسیه ۶ تا ۱۲ ماهه واگذار می‌کنند. معروف است که شرکت‌های ایتالیایی گذشته از دادن تخفیف‌های اساسی برای مواجه با وضعیت نامساعد بازار، کالا را با اعتباری به مدت دو سال واگذار می‌کنند. روس‌ها سابقاً اعتبار ۱۲ تا ۱۸ ماهه می‌دادند اما اکنون که آنها به‌طور کامل در بازار [ایران] مستقر شده‌اند، مدت نسیه‌فروشی‌شان را به حدود ۸ ماه کاهش داده‌اند. شرکت‌های انگلیسی وقتی که از مشتریان‌شان مطمئن نیستند، بایستی بر یک مساعده ۲۵ درصدی و تسویه کردن حساب هنگام تحویل [کالا] پافشاری کنند. در موارد استثنایی آنها می‌توانند مساعده کمتر را با [بهره] ۱۰ درصد بپذیرند و یا احتمالاً مساعده بیشتر از ۱۰ درصد برای کالاهای رسیده، به اضافه هزینه‌ها و تسویه حساب با حواله‌های ۹۰ روزه را بپذیرند اما شرایط [اعطای مساعده]، اساساً بایستی مطابق جایگاه مشتری و ماهیت کالا،

متنوع باشد.

G. قوانین بازرگانی

تعرفه‌های گمرکی: تعرفه جدید گمرکی که در ۱۰ می ۱۹۲۸م/ ۲۰ اردیبهشت ۱۳۰۷ش. اجرا شد، متناسب با نرخ‌های حداکثری و حداقلی است. بریتانیای کبیر، هند انگلیس و سایر کشورها از پیمان روابط با ایران، از طریق مورد آخری (نرخ حداقلی)، سود می‌برند. طبق تعرفه پیمان استقلال [گمرکی] که در همین روز در تهران امضاء شد، کالاهای انگلیسی از نرخ‌های حداقلی که در این تعرفه برای مدت هشت سال وضع شده، بهره‌مند می‌شوند. پارچه‌های پنبه‌ای خاکستری، سفید و طرح‌دار انگلیسی همانند گذشته برای هر من ۲/۴۰ قران [تعرفه] می‌پردازند، در حالیکه پارچه‌های پشمی خالص در حال حاضر به جای ۱۰ قران در هر من، ۱۵ درصد [تعرفه] از روی قیمت پرداخت می‌کنند.

دادخواهی بازرگانی: لغو کاپیتولاسیون در ۱۰ می ۱۹۲۸، حذف «اداره محاکمات خارجی» را که به حل اختلافات میان ایرانیان و خارجی‌ها رسیدگی می‌کرد، در پی داشت. هم اکنون تمامی دعاوی بازرگانی، بدون تبعیض، به دادگاههای معمولی ارجاع می‌شوند. [تا اکنون] تلاش قاطعی برای مدرنیزه کردن دستگاه قضایی انجام شده است.

علائم بازرگانی و حق ثبت اختراع: نمی‌توان گفت که [ثبت] علائم بازرگانی خارجی که به‌طور شایسته‌ای طبق قانون در ۳۰ مارس ۱۹۲۵ به تصویب رسید، با پشتیبانی کامل همراه بوده است. چندین مالک [علائم تجاری] که حقوقشان مورد تجاوز قرار گرفته، می‌گویند برای کسب جبران خسارات خود عاجز مانده‌اند. ثبت علائم تجاری که آشکارا تقلید از دیگران باشد، یک چیز غیرعادی نیست. در اینجا هنوز قانونی برای حمایت از ثبت اختراعات وجود ندارد اما احتمالاً به نظر می‌رسد که به زودی قانونی در این خصوص به مجلس ارائه شود.

IV. صنعت

A. شرکت نفت انگلیس - ایران

در گزارش سال ۱۹۲۷، اهمیت بسیار زیاد صنعت نفت در حیات اقتصادی کشور مورد تأکید قرار گرفت؛ شرکت نفت انگلیس - ایران [هم اکنون] سطح بالایی از

کارآمدی هم در زمینه استخراج و هم در زمینه پالایش به دست آورده است. ارقام ارائه شده افزایش خیره‌کننده‌ایی در تولید، از ۸۰/۰۰۰ تن در سال ۱۳-۱۹۱۲ به ۵/۰۰۰/۰۰۰ تن در سال ۲۸-۱۹۲۷ و به همین میزان افزایش مشابهی در پرداخت حق‌الامتیاز به دولت ایران را نشان می‌دهد. این پرداخت حق‌الامتیاز در سال ۲۸-۱۹۲۷ به رکورد ۱/۳۸۹/۶۱۲ پوند رسید. ارقام زیر نشان می‌دهد که هیچ کاهشی در فعالیت‌های شرکت صورت نگرفته است:

تولید (به تن)	حق‌الامتیاز (به پوند)
۵/۱۰۷/۰۸۱	۱/۳۸۹/۶۱۲
۵/۳۷۵/۸۰۰	۵۹۶/۸۵۵ تقریبی
۴/۲۸۹/۷۳۳	۵۰۹/۰۸۵ تقریبی
۵/۷۱۰/۰۰۰	۱/۲۵۰/۰۰۰

[افزایش] حجم صادرات شرکت نیز، به علت کاربرد پیشرفت‌های تکنیکی تازه کشف شده، تا حدود زیادی مورد اخیر را تقویت کرد. (نگاه کنید به جدول ص... تراز بازرگانی)

مخارج نقدی شرکت نفت انگلیس - ایران، در ایران به شکل پرداخت دستمزدها، خرید کالاهای محلی و غیره در سال ۱۹۲۸ بالغ بر ۷۵ میلیون قران (۱/۵۸ میلیون پوند) و در سال ۱۹۲۹، ۸۴ میلیون قران (۱/۵۳ میلیون پوند) بود. از طرف دیگر شرکت علاوه بر واردات مقادیر زیادی کالاهای مشمول حقوق گمرکی مانند اسباب و لوازم خانگی، مواد غذایی، شراب و الکل و غیره برای کارمندانش، واردات مشمول حقوق گمرکی شرکت در سال ۱۹۲۸ به ارزش ۱/۲۲ میلیون پوند و در سال ۱۹۲۹، ۱/۶۶ میلیون پوند بود.

به منظور فهم اهمیت کامل این ارقام باید به خاطر سپرد که کل درآمد دولت ایران در سال ۲۹-۱۹۲۸، کمی بیش از ۸/۰۰۰/۰۰۰ پوند برآورد می‌شد در حالیکه واردات کشور در همان سال به ارزش ۱۷/۰۰۰/۰۰۰ پوند بود. صنعت نفت ایران بدون تردید بهترین دارایی اش است.

B. قالی

طبق ارقام منتشر شده گمرکات ایران، ارزش فرش‌های پشمی صادر شده از گمرکات ایران در سال‌های اخیر به قرار زیر بوده است:

ارزش صادرات به میلیون پوند	ارزش صادرات به قران	
۲/۵	۱۲۲/۵۶۳/۰۰۰	۱۹۲۶-۲۷
۳/۱	۱۵۴/۰۶۲/۰۰۰	۱۹۲۷-۲۸
۳/۳	۱۵۹/۳۵۱/۰۰۰	۱۹۲۸-۲۹

با این حال، لازم به ذکر است که با توجه به این واقعیت که در اینجا عوارض صادراتی به غیر از آن دسته از فرش‌هایی که دارای رنگ‌های انیلین هستند، دریافت نمی‌شود، گمرکات ایران علاقه‌ایی به کنترل کردن ارزش کالا که به وسیله صادرکنندگان اعلام می‌شود، ندارند.

ارقام نقل شده بالا نشان می‌دهد که صادرات ایران در زمینه فرش تا پایان سال منتهی به مارس ۱۹۲۹م/ اسفند ۱۳۰۷ش. به نحو قابل ملاحظه‌ایی افزایش یافت. مهمترین عامل مؤثر در افزایش صادرات فرش ایران، تقاضای هرچه بیشتر برای فرش‌های ارزان و متوسط از سوی آلمان، در نتیجه کاهش تعرفه گمرکی آلمان در جولای ۱۹۲۷ و تقاضای فوق‌العاده آمریکا و اروپا برای فرش‌های تقریباً قدیمی (یعنی فرش‌های تولید قبل از جنگ اول جهانی)، بوده است. بنابر این مالکان خصوصی فرش در ایران از رد کردن فرش‌های کهنه‌شان با قیمت‌های پیشنهادی عالی و جایگزین کردن آنها با فرش‌های جدید بسیار خوشحال شده‌اند [و در نتیجه این مسئله] تولید فرش محلی را تسریع می‌کند.

متأسفانه از اوایل سال ۱۹۲۹ عقب‌گردی بسیار آشکار به وجود آمده است. تقاضای اروپایی‌ها کم شده و این درحالی است که سقوط وال استریت در اکتبر گذشته به‌طور طبیعی تأثیر نامساعدی بر کل بازارهای اصلی آمریکا داشته است. با این حال جدی‌ترین عامل بازدارنده که تجارت فرش ایران در حال حاضر از آن رنج می‌برد، نااطمینانی در خصوص تعرفه گمرکی آمریکایی‌هاست. عوارض گمرکی جدید [آمریکا] بر روی فرش‌های ارزان شرقی به عنوان عاملی بازدارنده برای

تجارت تلقی می‌شود. این طرح آمریکایی‌ها، یا [بافندگان فرش در] نواحی خاصی از ایران را مجبور خواهد کرد تا فرش‌های بهتری ببافند و یا به‌طور کل تولید را متوقف خواهد کرد. با توجه به این بلا تکلیفی صادرکنندگان ایرانی جرأت نمی‌کنند محموله‌ایی به آمریکا بفرستند. صادرات پنج ماه اخیر، علی‌رغم قیمت بسیار مساعد ارز، حدوداً کمتر از ۵۰ درصد صادرات دوره مشابه سال گذشته است. قیمت کالاهای جدید (فرش‌های جدید) به‌طور کل همانند [سال] گذشته باقی مانده اما قیمت بعضی از پست‌ترین فرش‌ها کاهش یافته است. درحالی‌که [قیمت] فرش‌های تقریباً قدیمی عملاً تابع نوسانات ارزی بوده است.

ادامه استفاده از رنگ‌های انیلین آسیب شدیدی به شهرت فرش ایران در خارج وارد کرده است. [نوسان قیمت] پشم نیز یک مشکل اساسی [برای فرش] به وجود می‌آورد، قیمت‌ها در دو سال گذشته به دلیل رقابت سخت میان روس‌ها و تولیدکنندگان فرش به دلیل محدودیت عرضه محصول در دسترس، به نحو چشمگیری بالا رفت، با این وجود، کیفیت پشم مخصوصاً در خراسان رو به وخامت گذاشته است.

C. توسعه صنایع

هیچ دستاوردی در توسعه صنعتی صورت نگرفته است. پروژه تولید ریل [آهن] در شمال ایران و همچنین پروژه ساخت کارخانه کاغذ سازی که هر دو مورد در ص ۲۹ گزارش سال ۲۷-۱۹۲۵ ذکر گردیده، رها شده است.

مسئولین حکومت که به دلیل فقدان اقدامات قابل توجه توسط سرمایه‌داران خصوصی ناامید بودند، درصدد برآمدند تا با استخراج یک معدن زغال سنگ دولتی در نزدیکی تهران، خود را سرمشق قرار دهند اما این آزمون تجربه موفقیت آمیزی نبود. در نتیجه به یک گروه خارجی پیشنهاد شد تا این گروه برای تهیه آب و نیروی برق [آبی] تهران و همچنین در تولید زغال سنگ و سیمان برای شهر [] و راه آهن با دولت همکاری کند ولی مذاکرات به شکست انجامید.

در هنگام نوشتن این گزارش، (مارس ۱۹۳۰) نشانه‌هایی به چشم می‌خورد که دولت ایران قصد دارد تا هر چیزی که در توان دارد برای توسعه صنایع جدید در ایران و با هدف کاهش واردات و تقویت ارز خود انجام دهد. درباره [تأسیس]

کارخانه قند و ماشین‌های پنبه پاک‌کنی صحبت شده اما درک اینکه آنها چگونه می‌توانند برای رقابت اقتصادی با محصولات مشابه تولید خارج امیدوار باشند، دشوار است. همچنین باید یادآور شد که تعرفه‌های جدید تا می ۱۹۳۶ (اردیبهشت ۱۳۱۵ ش.) به قوت خود باقی می‌ماند.

۷. حمل و نقل و ارتباطات

۸. ساخت راه‌آهن. در مارس ۱۹۲۸ دولت ایران با سندیکایی مرکب از سه شرکت آلمانی از یک طرف و یک شرکت آمریکایی از طرف دیگر، به توافق رسید که به موجب آن نظارت بر کل راه‌آهن شمال به جنوب ایران و ساخت بخش‌های آزمایشی در سنوی مسیر راه‌آهن به علاوه ساخت اسکله‌ها، پل‌ها و ... بر عهده این سندیکا است. تصمیم گرفته شد که آمریکایی‌ها با شرکای انگلیسی و فرانسوی‌شان ساخت خط آهن را از خور موسی در خلیج فارس شروع کنند و در اینجا بندر کاملاً جدیدی موسوم به بندر شاهپور ساخته شود، در حالیکه آلمانها بخش شمالی راه‌آهن، از قرسو، یک روستای کوچک ماهی‌گیری در خلیج آشوراده که دوباره به بندر شاه نامگذاری شده است، را بسازند. کل طول پروژه راه‌آهن اگر از مسیر همدان و قزوین ساخته شود ۱۵۴۰ کیلومتر خواهد بود (بندر شاپور به تهران ۱۰۶۳ کیلومتر و تهران به بندر شاه ۴۷۸ کیلومتر)؛ یا اگر از مسیر نوبران و ساوه ساخته شود ۱۴۲۲ کیلومتر خواهد بود (بندر شاپور به تهران ۹۴۴ کیلومتر و تهران به بندر شاه ۴۷۸ کیلومتر)

سندیکا تا فوریه ۱۹۳۰ م/ بهمن ۱۳۰۸ ش. بخش‌های آزمایشی زیر را ساخته بود: از بندر شاپور تا دزفول بر روی ناحیه هموار، به طول ۲۵۰ کیلومتر - البته به غیر از اسکله‌های موقت در بندر شاپور و یک پل فولادی به طول ۱۰۸۱ متر بر روی رودخانه کارون در اهواز - و از بندر شاه تا علی‌آباد در پای رشته کوه البرز به طول ۱۲۸ کیلومتر شامل یک اسکله چوبی طولانی در بندر شاه. مجموع هزینه راه‌آهن تاکنون حدود ۳/۲ میلیون پوند بوده است.

سندیکا، کامل کردن خط آهن را در طی ۸ سال و با هزینه تقریبی ۳۵/۰۰۰/۰۰۰ پوند پیشنهاد کرده است. این رقم شامل ساخت بندر در سوی خط آهن نیست؛ بنابراین، بر اساس این برآورد کل هزینه به اضافه مخارجی که قبلاً [ایران] متحمل

شده نزدیک ۴۰/۰۰۰/۰۰۰ پوند خواهد بود. این مبلغی است که کشور با کل درآمدهای ۸/۰۰۰/۰۰۰ پوندی‌اش (از این مقدار مبلغ ۱/۲۵ میلیون پوند قبلاً برای ساخت راه‌آهن کنار گذاشته شده است) به سختی می‌تواند از عهده هزینه کردن آن برآید. پیمانکاران پیشنهاد کرده‌اند که آنها می‌توانند راه‌آهن را با همان اندازه استاندارد بسازند اما با پیچ‌های تندتر و شیب‌های تیزتر و با صرفه جویی ۱۰ تا ۱۵ میلیون پوند.

چنانکه از روی بخش مالی این گزارش دیده شد، خرید مواد و وسایل راه‌آهن در خارج از کشور بر روی نرخ مبادله قران بی‌تأثیر نبوده است. این نکته‌ای است که دولت ایران با توجه به بحران‌های اخیر، توجه ویژه‌ای به آن نموده است.

با ملاحظه همه جوانب به نظر می‌رسد که تصمیم ایران برای ساخت بخش‌های کوتاهی از راه‌آهن در یک زمان، به خاطر اجتناب از پیامد جدی [نوسان] ارز و [اجتناب از] نیاز به توسل جستن به یک وام خارجی، است.

B. راه‌ها: راه‌های کشور پیوسته از سوی اولیای امور با اقدام شایسته و قابل توجهی روبرو بوده است اما تحلیلگران خارجی عمدتاً بر این عقیده‌اند که دولت ایران با اختصاص مبالغ زیادی که برای راه‌آهن هزینه کرده، به ساخت و نگهداری راه‌ها، به ویژه از نظر سقوط نرخ‌های حمل و نقل در نتیجه واردات کامیون در تعداد زیاد، کاملاً آگاه شده است.

راه دزفول - خرم‌آباد - بروجرد، در اکتبر ۱۹۲۸ م/ مهر ۱۳۰۷ ش. توسط شاه گشوده شد. این راه جدید در صورتی که امنیت آن حفظ شود و به خوبی تعمیر گردد، بدون تردید مقدر است تا به شاهراه تجاری بین تهران و خلیج فارس تبدیل شود.

راه بندر عباس - زیدآباد - کرمان برای عبور وسایل موتوری سبک در بهار ۱۹۲۹ قابل تردد شده اما کارهای زیادی باقی مانده که انجام گیرد.

امید است که راه رواندوز که تبریز و ناحیه حاصلخیز غرب دریاچه اورمیه را از مسیر تنگه رواندوز به شمال شرق عراق متصل می‌کند، در پاییز سال ۱۹۳۰ تکمیل گردد.

نقشه پایانی این گزارش دسته‌بندی راه‌های ایران را نشان می‌دهد و مسافت‌ها در راه‌های اصلی بازرگانی در ضمیمه شماره VII مشخص شده است.

C. حمل و نقل موتوری

حمل و نقل با چهارپایان: حمل و نقل با چهارپایان در راه‌های اصلی در نتیجه حمل و نقل موتوری تقریباً به‌طور کل از بین رفته است. حمل بار با چهارپایان تنها در بعضی راه‌ها و وقتی که حرکت در بعضی بخش‌ها به خاطر سیلاب، باران و برف غیرممکن است، استفاده می‌شود؛ این مورد مخصوصاً در راه بوشهر - شیراز در زمستان کاربرد دارد.

حمل و نقل موتوری نیز در راه‌های فرعی یعنی در نواحی دور افتاده شرق و جنوب شرق ایران بیش از پیش مورد استفاده قرار گرفته است. راه‌هایی که تاکنون صرفاً کاروان رو بوده‌اند، به تدریج برای عبور وسایل موتوری گشوده شده است. حق بیمه [کالا] در راه‌های اخیر که در پنج سال پیش بالغ بر ۱۰۰ درصد بود، در سال ۱۹۲۷ به ۲۰ درصد کاهش یافت و اکنون در بعضی راه‌ها تقریباً از بین رفته است.

رقابت میان کامیون‌داران: نرخ‌های حمل و نقل موتوری اکنون به همان میزانی که با رقابت میان خود کامیون‌دارها برای مبلغ نسبتاً اندک کرایه پیشنهادی تحت تأثیر قرار گرفته، با رقابت حمل و نقل از سوی [دارندگان] چهارپایان مواجه نشده است. شاید گفته شود که عرضه حمل و نقل موتوری مازاد بر تقاضاست، اما پیمانکاران معتبر معمولاً می‌توانند به کسب کرایه‌هایی که عمدتاً به برکت رقابت شدید میان شرکت نفت انگلیس - ایران و توزیع کنندگان محصولات نفتی روسیه در همه جای ایران، به وجود آمده است، توکل کنند. به‌طور متوسط، یک مالک خصوصی که به ندرت می‌تواند یکجا وسیله نقلیه خود را بخرد و یا کسی که به‌طور کل سرمایه در گردش ندارد، مادامی که وی می‌تواند هزینه‌های روزمره اش را تأمین کند، می‌تواند کامیون خود را در جاده نگه دارد. [البته هزینه] استهلاک به حساب نیامده است. نتیجه مسئله آن است که فروشندگان وسایل نقلیه موتوری به سختی می‌توانند پرداخت‌های [اقساط] ماهانه‌شان را جمع‌آوری کنند. گفته می‌شود که بازار [فروش] وسایل نقلیه موتوری در ایران می‌تواند نمونه خوبی از گرایش به سیستم پرداخت قسطی برای سرعت بخشیدن به تقاضای فراتر از محدودیت‌های اقتصادی‌اش باشد.

نرخ‌ها: نرخ حمل و نقل وسایل موتوری در سه سال گذشته در ضمیمه شماره VIII وجود دارد. به‌طور کل نرخ‌های سال ۲۹-۱۹۲۸، تا ۱۰ درصد کمتر از نرخ‌های

مربوط به سال ۱۹۲۷ بود. باید تذکر داد که نرخ کرایه صادرات به طور قابل ملاحظه‌ای پایین‌تر از نرخ‌های واردات و گاهی تا حدود ۸۰ درصد کمتر از نرخ واردات ادامه داشته است. این مسئله ناشی از این اقعیت است که [محصولات] کمربند وسیع کشاورزی شمال کشور که هم مرز با دریای خزر است، به آسانی به بازار اصلی‌اش یعنی روسیه می‌رسد، در حالیکه نفت جنوب از میدان‌های نفتی به پالایشگاه و اسکله‌های شرکت نفت انگلیس - ایران در آبادان پمپاژ می‌شود. از طرف دیگر مراکز جمعیتی عمده‌تاً در فلات ایران قرار دارد که کالاهای وارداتی بایستی از روی رشته کوه‌های بلند انتقال داده شوند.

کاهش اخیر نرخ مبادله‌ای قران، به لغو گسترده سفارشات که به خارج داده بودند و نیز به کاهش کلی واردات، منجر شده است. این مسئله به دلیل کاهش تدارکات مال‌التجاره موجود برای حمل و نقل، منجر به تنزل نرخ ارز در پاییز ۱۳۰۹م/ش. شد.

واردات [وسایل نقلیه در سال‌های ۱۹۲۴ تا ۱۹۲۸م]

سال	۱۹۲۴-۲۵	۱۹۲۵-۲۶	۱۹۲۶-۲۷	۱۹۲۷-۲۸	۱۹۲۸-۲۹
اتومبیل	۵۲۹	۱/۱۱۱	۱/۳۳۰	۱/۱۱۲	۱/۳۶۹
کامیون (شامل اتوبوس)	۱۰۳	۴۹۲	۹۶۷	۹۷۷	۱/۷۸۳

قابل ذکر است که واردات اتومبیل سطح واقعی خود را پیدا کرده است در حالیکه واردات کامیون در طی سه سال گذشته افزایش فوق‌العاده‌ای را نشان می‌دهد. به هر حال این افزایش تا حد زیادی ناشی از واردات بیش از حد [کالا] است. مبدأ واردات وسایل نقلیه موتوری در طی دو سال گذشته در جدول زیر نشان داده شده است:

۱۹۲۸-۲۹		۱۹۳۷-۳۸			
از	درصد	تعداد	درصد از کل [واردات]	تعداد	کشور مبدأ
کل					
۸۸	۱/۲۰۷		۸۹/۷	۹۹۷	آمریکا و کانادا
۱/۶	۲۲		۴/۱	۴۶	ایتالیا
۶/۷	۹۲		۳/۷	۴۱	انگلستان
۲/۵	۳۴		۱/۵	۱۶	فرانسه
۱/۲	۱۶		۱	۱۱	سایر کشورها
۱۰۰	۱/۳۷۱	۱۰۰	۱/۱۱۱	جمع	
۸۶/۳	۱/۵۳۸		۸۱/۵	۷۹۷	آمریکا و کانادا*
۱/۷	۳۱		۶	۵۹	انگلستان
۶/۳	۱۱۲		۴/۹	۴۸	فرانسه
۱/۱	۱۹		۴/۹	۴۸	ایتالیا
۳/۹	۷۰		۲/۳	۲۲	آلمان
۰/۷	۱۳		۰/۴	۴	سایر کشورها
۱۰۰	۱/۷۸۳	۱۰۰	۹۷۸	جمع	

*. ارقام جداگانه در دست نیست

واردات انگلستان تقریباً به طور کامل به خاطر شرکت نفت انگلیس - ایران بود. آلمانها در [واردات] کامیونهای سنگین که تا حد زیادی پرتعداد شده‌اند، متخصص هستند.

D. مسافرت هوایی: خلاصه گزارش‌ها، نشانگر توسعه سریع مسافرت هوایی در ایران به وسیله شرکت یونکرس است:

ژانویه ۱۹۲۷. انحصار سرویس پست هوایی در ایران برای مدت ۵ سال به شرکت یونکرس واگذار شد.
 فوریه ۱۹۲۷. سرویس هفتگی تهران-پهلوی [بندر انزلی] گشایش یافت.
 مارس ۱۹۲۷. افتتاح سرویس هفتگی تهران-همدان-کرمانشاه-قصر شیرین
 فوریه ۱۹۲۸. توسعه خط تهران-پهلوی به باکو
 آوریل ۱۹۲۸. افتتاح سرویس هفتگی تهران-اصفهان-شیراز-بوشهر
 آوریل ۱۹۲۹. توسعه سرویس تهران-کرمانشاه به بغداد
 می ۱۹۲۹. افتتاح خط تهران-مشهد (هم اکنون یک سرویس در هفته)
 تا اکتبر ۱۹۲۹، هواپیماهای شرکت [یونکرس] یک میلیون کیلومتر پرواز کرده و ۱۰/۰۰۰ مسافر را بدون حادثه جدی جابجا کرده بودند. شایان توجه است که در سال ۱۹۲۷ تنها ۱۰ درصد مسافران انتقال یافته ایرانی بودند در حالیکه این رقم در سال ۱۹۲۹ به ۷۵ درصد رسید. این مطلب شایسته ذکر است که سرویس‌های [شرکت] یونکرس به خطوط هواپیمایی شاهنشاهی در بغداد و بوشهر متصل است. به گونه‌ایی که پرواز کردن تمام وقت از لندن به تهران از طریق قاهره ممکن است. در تابستان نیز مسافرت هوایی از مسیر مسکو می‌تواند انجام شود.
 جدول پرواز و قیمت‌ها در پیوست شماره IX این گزارش نقل شده است.

VI. مسائل اجتماعی

A. استاندارد زندگی: استاندارد زندگی زارعان که بخش بزرگ جمعیت را تشکیل می‌دهند و با [خرید] نیازمندیهای اساسی شان مالیات سنگین تری پرداخت می‌کنند، بسیار پایین باقی مانده، در حالیکه طبقات بالا و به‌طور کل طبقات متوسط و پایین تر از متوسط در شهرها می‌توانند خواسته‌هایشان را از طریق [تأمین] شمار زیادی از چیزهای لوکس مانند (لباس‌های بهتر، سینما، گرامافون، گردش‌های بیشتر و غیره) تأمین کنند، در حالیکه زارعان معمولاً توان برآورد این خواسته‌ها را ندارند. [دست‌یابی به] تسهیلات بیشتر از طریق خرید اقساطی، تمایل به گذران زندگی فراتر

از درآمد را در میان ایرانیان برجسته تر کرده است.

B. آموزش: توده مردم به طور کل بی سوادند. دولت اخیراً سیاست فرستادن یکصد دانشجو به اروپا به طور هر ساله و با هزینه خود و نیز استخدام تعدادی از اساتید فرانسوی برای تدریس در مدارس ایرانی، در پیش گرفته است. هدف اصلی باید آموزش خواندن و نوشتن به نسل نوخاسته باشد. مسئولین دولت به خاطر شمار بسیار محدود معلمان آموزش دیده تحت کنترلشان، خودشان را شدیداً ناتوان یافته اند اما توجه فزاینده ای که نسبت به حل این مشکل صورت گرفته، احتمالاً این کار به موقع به ثمر بنشیند.

C. بهداشت و درمان: علی رغم تلاش های دولت [در خصوص بهداشت و درمان]، مخصوصاً به دلیل نبود روش های عملی در سازمان بهداشت، کمبود پزشکان آموزش دیده، کمبود بودجه، عقاید بدوی مردم در خصوص بهداشت و ترس بیمارستان ها از اینکه طبقات پایین تحریک شوند، پیشرفت های قابل توجهی صورت نگرفته است. تحت این شرایط، شیوع بیماریهایی مانند تیفوئید و ابله و نرخ بالای مرگ و میر - که به طور ترسناکی در میان کودکان رایج است - غیرطبیعی نیست. مالاریا، سل و تراخم از جمله بیماری هایی هستند که عموم [مردم] با آن مواجه اند.

VII. نتیجه گیری

وضعیت اقتصادی ایران را می توان اساساً بی نقص تعریف کرد. اگر مقدار زیاد صادرات نامرئی در نظر گرفته شود، تراز بازرگانی مثبت و بودجه متعادل است. بدهی ملی ایران چیزی نیست که به گفتنش بیارزد و بودجه های تحت کنترل دولت بیشتر از بدهی های آن است. علاوه براین، ایران منابع طبیعی [فراوان] دارد که هنوز منتظر توسعه اند. این حقیقت دارد که ثروت های معدنی ایران، - به غیر از نفت که از آن بهره برداری می کند و سود بی شماری که از آن می برد ادامه خواهد یافت - هنوز تا حد زیادی ناشناخته مانده است، اما تولیدات کشاورزی آن به نحو بسیار چشمگیری می تواند افزایش و بهبود یابد.

همانگونه که در گزارش سال ۱۹۲۷ گفته شد، ایران در تطبیق خود برای رسیدن به اهدافش است که تاکنون در دستیابی به موفقیت، ناکام مانده است. سیاستی که حدود چند سال گذشته برای ثابت نگه داشتن بخش قابل توجهی از درآمد کشور به

منظور تشکیل ذخیره طلا دنبال شد، در چرخش تراز مطلوب بازرگانی [ایران] به یک موقعیت نامطلوب و تضعیف پول ملی تأثیر داشته است. کاهش مداوم ارزش نقره، قطعاً همانند تمام کشورهای دیگر که پول پایه‌شان نقره است، سرمایه واقعی کشور را کاهش داده است، اما معرفی طلای معیار به روشی که طبق لایحه‌ای وضع شده و اخیراً توسط مجلس به تصویب رسیده است به نظر می‌رسد که یک [روش] درمان پرهزینه باشد. این نرخ تصنعی که ارزش قران در خلال آن حفظ شده، بیشترین تأثیر نامطلوب بر تجارت داشته است. خطری که وجود دارد این است که طرح راه‌آهن و برنامه صنعتی سازی ناگزیر بایستی با مالیات‌های جدید پرداخت شود، اما دلیل ترسیدن این است که محدودیت مالیات‌گیری قبلاً آزموده شده است. دولت همچنین تمایلی برای برجسته کردن سیاست کنونی‌اش در ایجاد انحصارات دولتی جدید نشان می‌دهد. دولت [اگر چه بر انجام این سیاست] تواناست اما بر ناامیدی ابتکار عمل بخش خصوصی تأثیر دارد.

ایران در حال عبور از یک مرحله گذار است. شاه، نظم قدیمی را پشت سر انداخته و وارد عصر جدیدی از تجدد و اصلاح شده است. شاه از طریق تجارب شخصی خود، آموختن را قاطعانه دنبال می‌کند. شخص می‌تواند امیدوار باشد که تلاش‌های وی در نهایت به موفقیتی که ایرانیان سزاوار آنند خواهد رسید.

پیوست‌ها

I. واردات (کشورهای اصلی مبدأ)

واردات به هزار قران

۱۹۱۳-۱۴		۱۹۲۷-۲۸	۱۹۲۸-۲۹			
درصد از کل واردات	ارزش	ارزش	ارزش	افزایش یا کاهش درصد	درصد از کل واردات	مهمترین کشورهای مبدأ
۱۵.۱	۹۷/۵۹۶	۲۳۶/۶۶۹	۱۵۷/۵۶	-۳۳.۶	۱۹.۱	امپراتوری بریتانیا
						به جز هند
۱۲.۴	۸۰/۳۵۸	۱۶۳/۳۴۵	۱۵۸/۱۴۳	-۳.۲	۱۹.۳	هند

گزارش در باره وضعیت اقتصادی ایران ۱۸۵

۳۷.۵	۱۷۷/۹۵۴	۴۰۰/۰۱۴	۳۱۵/۱۹۹	-۲۱.۲	۳۸.۴	امپراتوری بریتانیا
۵۵.۰	۳۵۵/۸۸۸	۲۰۹/۱۵۹	۲۹۱/۶۱	-۳۹.۲	۳۵.۵	روسیه
۴.۷	۳۰/۳۷۳	۳۲/۲۱۶	۴۷/۲۳۷	+۴۶.۶	۵.۸	آلمان
۳.۰	۱۹/۶۲۹	۳۳/۷۵۹	۳۹/۸۳۶	+۱۸.۰	۴.۹	فرانسه
-	۲۲۴	۲۴۹۶۱	۳۹/۲۱۴	+۵۷.۱	۴.۸	آمریکا
۲.۴	۱۵/۳۹۲	۲۲/۰۲۴	۲۸/۹۳۸	+۳۱.۴	۵.۳	بلژیک
۰.۹	۵/۵۹۸	۳۲/۴۰۵	۲۰/۸۴۳	-۳۵.۷	۲.۵	ایتالیا
۰.۲	۱/۳۷۱	۵/۶۱۸	۷/۱۵۰	+۲۷.۳	۰.۹	هلند
۳.۴	۲۲/۳۳۹	۱۲/۰۸۱	۶/۷۹۳	-۴۳.۸	۰.۸	عراق
-	۴	۹/۸۵۹	۴/۰۰۱	-۵۹.۴	۰.۵	ژاپن
-	-	۲/۴۳۵	۳/۳۳۲	+۳۶.۸	۰.۴	چکاسلواکی
-	۶۴۷/۱۶۵	۸۰۷/۴۲۳	۸۱۹/۸۶۵	+۱.۵	-	جمع کل کشورها

II. صادرات (کشورهای اصلی مقصد)

صادرات به هزار قران

۱۹۱۳-۱۴		۱۹۲۷-۲۸	۱۹۲۸-۲۹			کشورهای اصلی مقصد
درصد از کل صادرات	ارزش	ارزش	ارزش	افزایش یا کاهش درصد	درصد از کل صادرات	
۷.۳	۳۳/۳۱۹	۳۱۲/۰۹۷	۳۹۰/۹۹۱	+۲۵.۲۷	۲۵.۷۷	امپراتوری بریتانیا
۵.۲	۲۳/۷۹۲	۱۳۳/۳۵۱	۷۸۸/۱۴۵	+۹.۳۲	۹.۶	بجز هند
۱۲.۵	۵۷/۱۱۱	۴۴۵/۴۴۸	۵۳۶/۷۷۹	+۲۰.۵	۳۵.۳۷	هند
۱.۱	۵/۰۲۰	۸۲/۲۶۲	۴۵۶/۰۵۳	+۴۵.۴۴	۳۰.۰	امپراتوری بریتانیا
۶۶.۳	۳۰۲/۰۶۰	۱۹۹/۰۷۲	۱۶۶/۲۸۸	-۱۶.۵	۱۰.۹	مصر
۲.۲	۱۰/۲۱۰	۸۱/۰۴۳	۸۰/۶۸۷	-۰.۴۴	۵.۳	روسیه
۱.۰	۴/۵۸۹	۸۶/۲۵۸	۸۰/۱۰۰	-۷.۱۳	۵.۲۷	آمریکا
۰.۶	۲/۹۵۳	۳۳/۶۶۰	۴۱/۶۲۹	+۲۳.۷	۲.۷	فرانسه
۸.۱	۳۶/۸۶۷	۳۸/۲۷۸	۳۹/۳۴۲	+۲.۸	۲.۵	آلمان
-	-	۳۰/۵۷۵	۲۰/۷۰۸	-۳۲.۳	۱.۳۶	ترکیه
۰.۵	۲۲۴	۲۸/۱۴۷	۳۴/۲۳۱	+۲۱.۶۴	۲.۲۵	عراق
						بلژیک

ژاپن	۱.۱۸	+۳۷۷.۲۴	۱۷/۹۷۳	۳/۷۶۶	-	-
چین	۰.۷۳	+۶۰۱.۸	۱۱/۱۳۲	۱/۵۸۶	۱/۱۴۲	۰.۲
ایتالیا	۰.۷۲	-۴.۷	۱۱/۰۵۰	۱۱/۵۹۳	۱۰/۴۷۴	۲.۳
جمع تمام کشورها	-	+۴۳.۱۳	۱/۵۱۷/۶۰۱	۱/۰۶۰/۴۱۱	۴۵۵/۸۴۰	-

نکته: افزایش فوق العاده صادرات به مصر در ۲۹-۱۹۲۸م به خاطر محاسبه محموله های نفتی است که به طور اسمی به آن کشور ارسال شده اما در حقیقت برای سایر کشورها فرستاده شده است.

III. کل بازرگانی (کشورهای اصلی در حال تجارت با ایران) کل بازرگانی - صادرات و واردات (به هزار قران)

کشورهای اصلی طرف بازرگانی با ایران	۱۹۲۸-۲۹		۱۹۲۷-۲۸		۱۹۱۳-۱۴	
	درصد کل بازرگانی	درصد افزایش یا کاهش	ارزش	ارزش	ارزش	درصد کل بازرگانی
امپراتوری بریتانیا	۲۳.۴۵	-۰.۱۳	۵۴۸/۰۴۷	۵۴۸/۷۶۶	۱۳۰/۹۱۵	۱۱.۹
به جز هند						
هند	۱۳.۰	+۳.۴	۳۰۳/۹۳۱	۲۹۶/۶۹۶	۱۰۴/۱۵۰	۹.۴
امپراتوری بریتانیا	۳۶.۴	+۰.۷۷	۸۵۱/۹۷۸	۸۴۵/۴۶۲	۲۳۵/۰۶۵	۲۱.۳
روسیه	۱۹.۵۶	+۱۲.۰۳	۴۵۷/۳۵۰	۴۰۸/۲۳۱	۶۵۷/۹۴۸	۵۹.۷
مصر	۱۹.۵۱	-۴۵۴.۲۵	۴۵۶/۱۴۳	۸۲/۲۹۹	۵/۰۳۳	۰.۴
فرانسه	۵.۱۳	-۰.۰۶	۱۱۹/۹۳۶	۱۲۰/۰۱۷	۲۴/۲۱۸	۲.۲
آمریکا	۵.۱۳	+۱۳.۱	۱۱۹/۹۰۰	۱۰۶/۰۰۴	۱۰/۴۳۳	۰.۹
آلمان	۳.۸	+۳۴.۸۹	۸۸/۸۶۶	۶۵/۸۷۶	۳۳/۳۲۶	۳.۰
بلژیک	۲.۷	+۲۵.۹	۶۳/۱۶۹	۵۰/۱۷۱	۱۵/۶۱۶	۱.۴
ترکیه	۱.۷۱	-۳.۵۲	۴۰/۰۴۶	۴۱/۵۰۸	۵۹/۲۰۶	۵.۴
ایتالیا	۱.۳۶	-۲۷.۵۱	۳۱/۸۹۳	۴۳/۹۹۸	۱۶/۰۷۲	۱.۵
عراق	۱.۱۷	-۳۵.۵	۲۷/۵۰۰	۴۲/۶۵۶	(نک: ترکیه)	-
ژاپن	۰.۹۴	۶۱.۲۷	۲۱/۹۷۵	۱۳/۶۲۵	۴	-

گزارش در باره وضعیت اقتصادی ایران ۱۸۷

چین	۰.۵۷	+۱۰۶.۳۵	۱۳/۳۳۹	۶/۴۶۴	۱/۶۷۶	۰.۲
جمع کل کشورها	-	۲۵.۱۴	۲/۳۳۷/۴۶۲	۱/۸۶۷/۸۴۴	۱/۱۰۳/۰۰۵	-

[در مورد کشور مصر] به پانوشت پیوست II نگاه کنید

IV. کالاهای اصلی وارداتی

کالا	سال	ارزش به هزار قران	درصد از کل	کشورهای اصلی ارزش به هزار قران	درصد سهم امپراتوری بریتانیا
پارچه‌های پنبه‌ای خالص	۱۹۲۷-۲۸	۲۳۶/۶۴۹	۲۰.۳	G.B. ۹۸/۰۴۱ : ۵۷/۲۲۵ R.	۶۲.۵
	۱۹۲۸-۲۹	۲۱۷/۰۳۱	۲۶.۵	I. ۵۴/۸۵۲ B. : ۱۷/۳۵۶ : ۵۹/۵۰۹ G.B. : ۱۰۰/۰۵۷ V.R. : ۹/۷۸۴ L. : ۳۷/۶۵۷ B.I.	۴۴.۸
قند و شکر شربنی سازی (به غیر از شکلات)	۱۹۲۷-۲۸	۹۲/۹۲۶	۱۱.۵	R. ۷۰/۳۲۷ : ۱۱/۴۹۵ B.	-
	۱۹۲۸-۲۹	۹۷/۰۷۱	۱۱.۸	F. ۴/۷۲۹ H. : ۴/۷۵۴ : ۱۵/۹۱۴ B. : ۶۹/۶۲۳ R. : ۳/۸۸۳ F. : ۶/۳۶۹ H.	-
چای	۱۹۲۷-۲۸	۶۵/۱۷۰	۶.۹	B.I. ۵۳/۰۸۹ : ۲/۸۶۷ C.	۹۴.۷
	۱۹۲۸-۲۹	۶۸/۸۰۸	۸.۴	B.I. ۵۳/۰۸۹ : ۱/۱۷۹ C.	۹۸.۲
ماشین و ابزارآلات	۱۹۲۷-۲۸	۴۲/۲۹۴	۵.۲	G.B. ۳۶/۳۵۷ : ۲/۳۳۵ G.	۸۶.۲
	۱۹۲۸-۲۹	۳۳/۵۰۶	۲.۹	G.B. ۱۴/۳۳۰ : ۵/۱۶۵ G.	۶۱.۳
ابزارآلات از همه نوع شامل تایر و سایر قطعات یدکی	۱۹۲۷-۲۸	۳۲/۸۷۸	۴.۱	U.S. ۱۷/۹۰۱ : ۶/۰۵۱ G.B.	۱۸.۷
	۱۹۲۸-۲۹	۵۰/۴۵۷	۶.۱	F. ۲/۲۵۱ L. : ۲/۸۹۱ : ۶/۶۸۲ F. : ۲۸/۱۲۲ U.S. : ۴/۱۴۱ G. : ۶/۴۷۵ G.B.	۱۳.۰
نفت	۱۹۲۷-۲۸	۳۱/۶۶۶	۳.۹	R. ۲۷/۴۱۶ : ۲/۲۱۱ G.B.	۷.۵
	۱۹۲۸-۲۹	۳۸/۳۸۷	۴.۷	R. ۳۴/۷۹۸ : ۲/۵۳۸ G.B.	۷.۲
شمش نقره	۱۹۲۷-۲۸	۲۲/۸۹۷	۲.۸	G.B. ۲۲/۸۹۶	۹۹.۹
	۱۹۲۸-۲۹	۱/۸۰۱	۰.۲	F. ۱/۶۵۰	-

۷۵.۲	۴/۵۲۶J.؛ ۱۶/۳۲۰B.I ۶۸۵G.B.؛ ۹۳۲C.	۲.۲۸	۲۲/۶۲۵	۱۹۲۷-۲۸	کاموا پنبه
۹۴.۲	۴۸۶G.B.؛ ۱۵/۵۰۵B.I ۲۵۱C.؛ ۴۴۶I.	۲.۱	۱۶/۹۷۴	۱۹۲۸-۲۹	
۲۶.۳	۴/۵۹۱G.؛ ۶/۷۹۴G.B ۱/۰۵۶R.؛ ۱/۳۲۸B.I.؛ ۲/۶۵۰F.	۲.۵	۲۰/۱۶۴	۱۹۲۷-۲۸	خرازی اسباب بازی و آهن آلات
۲۷.۹	۵/۶۵۷G.B.؛ ۸/۰۵۴G. ۱/۰۱۲B.I.؛ ۱/۸۷۰F.؛ ۳/۵۹۰R.	۲.۹	۲۳/۴۷۰	۱۹۲۸-۲۹	
۲۶.۳	۳/۷۹۹G.B.؛ ۷/۷۳۲I. ۳۸۲F.؛ ۹۲۰G.؛ ۳/۱۴۲B.	۲.۱	۱۶/۸۷۳	۱۹۲۷-۲۸	پارچه های پنبه ای مخلوط با ابریشم
۲۷.۹	۲/۸۰۸G.B.؛ ۵/۱۳۲I. ۱/۰۱۵F.؛ ۱/۰۵۷G.؛ ۱/۵۳۸B.	۱.۵	۱۲/۶۲۹	۱۹۲۸-۲۹	مصنوعی
۸۶.۹	۷۹۱F.؛ ۱۲/۴۵۱G.B	۱.۸	۱۴/۴۶۸	۱۹۲۷-۲۸	میخ، پیچ، میخ پرچ، میخ طولیله و غیره
۴۶.۱	۳۱۲U.S.؛ ۷۸۹R.؛ ۱/۱۶۲G.B	۰.۳	۲/۶۵۳	۱۹۲۸-۲۹	
۲۳.۸	۲/۹۱۸G.B.؛ ۳/۹۸۴F. ۱/۲۸۸I.؛ ۱/۶۹۷G.؛ ۲/۶۹۵B.	۱.۸	۱۴/۳۹۴	۱۹۲۷-۲۸	پارچه های پشمی خالص
۱۸.۲	۴/۴۷۵B.؛ ۵/۶۳۹F. ۱/۵۶۵G.؛ ۲/۹۳۷G.B ۱/۱۱۰I.	۲.۱	۱۷/۲۰۴	۱۹۲۸-۲۹	
۸۳.۴	۷۷۱G.؛ ۹/۸۶۵G.B ۴۳۲R.؛ ۵۷۵M.	۱.۵	۱۲/۱۱۶	۱۹۲۷-۲۸	آهن و وسایل فولادی به جز ماشین آلات و سخت افزار
۸۵.۴	۸۸۱G.؛ ۹۰۱R.؛ ۱۱/۱۸۳G.B	۱.۶	۱۳/۲۳۸	۱۹۲۸-۲۹	
۲۲.۲	۳/۴۰۲U.S.؛ ۴/۷۸۰R. ۲/۳۴۷G.B	۱.۴	۱۱/۱۹۸	۱۹۲۷-۲۸	آهن و فولاد به شکل شمش و ورق
۲۹.۵	۱/۹۱۴G.B.؛ ۴/۳۴۶R.	۰.۸	۶/۷۸۶	۱۹۲۸-۲۹	
۵۸.۳	۲۵۲R.؛ ۶/۴۷۷B.I ۱۸۱T.	۱.۴	۱۱/۱۱۲	۱۹۲۷-۲۸	سکه طلا و نقره
۴۳.۷	۱۷/۷۳۰G.B.؛ ۳۰/۰۳۶R. ۹/۱۷۰B.I	۷.۵	۶۱/۵۰۹	۱۹۲۸-۲۹	
۲۴.۲	۱/۹۴۵B.I.؛ ۲/۹۰۶R.	۱.۳	۸/۳۰۹	۱۹۲۷-۲۸	آرد
۶۰.۵	۱/۰۰۶R.؛ ۱/۴۸۰B.I	۰.۳	۲/۵۳۴	۱۹۲۸-۲۹	
۴۳.۸	۱/۷۴۱F.؛ ۳/۱۰۷G.B	۰.۹	۷/۵۷۹	۱۹۲۷-۲۸	پارچه های مخلوط

گزارش درباره وضعیت اقتصادی ایران ۱۸۹

۳۱.۶	۶۲۰I:۸۶۷G:۹۸۴B. ۲/۵۰۸B:۳/۱۳۰G.B ۵۶۲I:۹۳۵G:۲/۲۰۲F.	۱.۲	۹/۹۳۷	۱۹۲۸-۲۹	پنبه و پشم
۹۹.۷	۶/۹۴۰B.I	۰.۹	۶/۹۶۵	۱۹۲۷-۲۸	برنج
۹۹.۳	۴/۶۹۷B.I	۶.۰	۴/۷۲۹	۱۹۲۸-۲۹	
۲۴.۳	۱/۳۹۶F:۱/۹۷۶G. ۱/۰۵۵G.B	۰.۸	۶/۸۸۸	۱۹۲۷-۲۸	پوشاک شامل کتان، چتر و غیره
۲۵.۵	۲/۲۱۹F:۳/۲۷۷G. ۲/۰۵۶G.B	۱.۲	۱۰/۲۱۸	۱۹۲۸-۲۹	

سایر واردات به غیر از آنچه که در بالا ذکر شد برای سال ۱۹۲۸-۲۹ عبارتند از (به ۱۰۰۰ قران): شیشه ۴/۹۲۷، کاغذ ۴/۰۸۹، گالش ۵/۳۹۹، کبریت ۳/۹۸۷؛ سایر داروها ۴/۰۸۰؛ مبلمان ۴/۶۸۳، پارچه‌های کتان و کنف ۴/۳۴۱، سایر محصولات شیمیایی ۹/۲۹۵، پارچه‌های ابریشم طبیعی ۲/۱۳۳، پوست بره ۲/۵۹۴، ادویه ۳/۸۶۷؛ مشروبات الکلی ۲/۸۱۶؛ مس و نیکل به صورت شمش و ورق ۲/۸۷۵؛ سیمان ۲/۴۴۱.

۷. کالاهای اصلی صادراتی

کالاهای اصلی صادراتی

کالاهای	سال	ارزش به هزار قران	درصد از کل	بازارهای اصلی ارزش به هزار درصد سهم امپراتوری بریتانیا
نفت	۱۹۲۷-۲۸	۵۹۹/۶۵۵	۵۶.۵	۸۳/۱۹۲F:۲۷۴/۹۶۴G.B ۷۷/۰۷۲E:۸۲/۰۱۴B.I
	۱۹۲۸-۲۹	۱/۰۳۷/۶۰۶	۸.۴	G.B۳۳۹/۳۱۱:۴۴۹/۰۸۰E. ۷۴/۲۷۷F.
فرش‌های پشمی	۱۹۲۷-۲۸	۱۵۴/۰۶۲	۱۴.۵	۳۴/۳۶۱T:۷۲/۹۸۱U.S

۱۹۰ وضعیت مالی و اقتصادی ایران...

۲۱.۶	۱۲/۴۰۳B.I:۲۰/۷۱۷:G.B :۲۶/۰۵۲G.B:۷۵/۳۲۲U.S ۸/۳۸۰B.I:۳۱/۷۰۳T.	۱۰.۵	۱۵۹/۳۵۱	۱۹۲۸-۲۹	
۲۴.۴	۱۱/۲۲۱B.I:۲۹/۹۶۵R. ۳/۳۱۹M.	۴.۶	۴۸/۳۰۵	۱۹۲۷-۲۸	میوه (خشکبار)
۳۲.۹	:۱۳/۹۳۴.B.I:۱۳/۹۳۴R. ۲/۹۳M	۳.۳	۴۹/۶۱۳	۱۹۲۸-۲۹	
۱۲.۸	۶/۰۱۶B.I:۴۰/۸۳۱R.	۴.۴	۴۷/۰۴۸	۱۹۲۷-۲۸	پنبه و ش
۳.۱	۱/۶۵۸B.I:۵۰/۷۹۶R.	۳.۵	۵۲/۶۸۰	۱۹۲۸-۲۹	
-	۴۶/۹۶۳R.	۴.۴	۴۷/۰۲۰	۱۹۲۷-۲۸	برنج
-	۲۸/۸۱۴R.	۱.۸	۲۸/۸۶۰	۱۹۲۸-۲۹	
۱۵.۳	۰۰:۶/۶۰۳G.B.:۳۰/۵۶۹R. ۱/۵۳۸C.:۳/۶۸۶J.	۴.۱	۴۳/۲۶۳	۱۹۲۷-۲۸	ترباک
۳۵.۹	:۱۷/۹۴۷J.:۰۰:۲۳/۳۳۲G.B ۱۱/۱۲۵C.:۱۲/۵۵۳R.	۴.۳	۶۵/۰۴۰	۱۹۲۸-۲۹	
۴۰.۲	:۳/۳۷۸M.:۴/۰۴۳B.I ۲/۰۹۰US:۲/۴۷۶R.	۱.۴	۱۴/۳۹۲	۱۹۲۷-۲۸	کتیرا
۴۰.۴	:۴/۲۴۱G.B:۴/۲۴۱M. :۳/۳۹۹R.:۳/۶۱۷C. ۲/۷۹۱B.I	۱.۰	۱۵/۸۵۱	۱۹۲۸-۲۹	
-	۱۴/۰۲۸R.	۱.۴	۱۴/۰۸۹	۱۹۲۷-۲۸	پوست دباغی شده
-	۹/۶۷۱R.	۰.۶	۹/۸۵۲	۱۹۲۸-۲۹	
۱۶.۲	:۳/۱۷۹B.I:۱۰/۱۳۱R. ۱/۱۴۱M.	۱.۳	۱۳/۴۶۸	۱۹۲۷-۲۸	پشم خام
۲۰.۶	۳/۲۱۸B.I:۱۲/۱۷۱R.	۱.۰	۱۵/۶۱۶	۱۹۲۸-۲۹	
۸.۲	:۲/۰۲۵US.:۳/۹۹۳G. ۱/۵۲۱T.	۰.۸	۸/۷۱۷	۱۹۲۷-۲۸	پوست گوسفند
۵.۶	:۲/۲۸۰US.:۵/۶۸۸G. ۱/۸۳۷T.	۰.۸	۱۲/۳۵۷	۱۹۲۸-۲۹	
۴۵.۵	:۱/۵۳۷US:۲/۶۱۹G.B ۱/۰۰۷M	۰.۷	۷/۹۵۵	۱۹۲۷-۲۸	پوست آماده نشده
۳۷.۱	:۱/۰۴۲US:۱/۸۸۰G.B	۰.۴	۵/۷۴۵	۱۹۲۸-۲۹	

گزارش در باره وضعیت اقتصادی ایران ۱۹۱

	۹۰۹R				
۵۴۸	۳/۲۰۷R.۳/۵۳۷G.R	۰.۷	۷/۶۴۳	۱۹۲۷-۲۸	پوست بره
۳۷۸	۲/۵۰۱G.B.۴/۱۷۹R	۰.۵	۷/۲۱۴	۱۹۲۸-۲۹	
-	۲/۸۰۳C.۳/۵۴۶I.	۰.۶	۶/۳۹۸	۱۹۲۷-۲۸	پیله ابریشم
-	۲/۲۳۶C.۶/۷۲۶I.	۰.۶	۹/۱۵۲	۱۹۲۸-۲۹	

سایر صادرات ایران در سال ۱۹۲۸-۲۹ عبارتند از (ارقام به هزار قران): سایر پوست‌ها ۴/۵۵۰؛ ماهی ۳/۷۹۸؛ ابریشم خام ۲/۸۵۴؛ تنباکوی خام ۲/۶۲۳؛ سایر صمغ‌ها ۲.۵۲۷؛ مو ۲/۲۸۵؛ پوشاک ۲/۲۲۲؛ زیورآلات طلا ۲/۰۴۴؛ پارچه‌های ابریشم طبیعی ۱/۷۸۸؛ دام زنده ۱/۶۹۹؛ پارچه‌های پنبه‌ای ۱/۶۴۶؛ خاویار ۱/۶۴۳ و غیره.

علایم اختصاری:

G.B = امپراتوری بریتانیا (به استثنای هند	B. = بلژیک
انگلیس) عمدتاً بریتانیای کبیر	G. = آلمان
R. = روسیه	E. = مصر
T. = ترکیه	F. = فرانسه
B.I = هند انگلیس	H. = هلند
I. = ایتالیا	C. = چین
J. = ژاپن	M. = بین النهرین

*. این ارقام شامل ۲۷/۴۴۶/۷۲۰ قران در سال ۱۹۲۷-۲۸ و ۱۰/۴۸۹/۳۰۰ قران در سال ۱۹۲۸-۲۹ از تریاک است که اسماً به ولادی وستوک حمل شده اما حقیقتاً به این بندر نرسیده است.

۵۵. بخش عمده این تریاک به حساب انحصار تریاک سنگاپور بارگیری شده است.

VI. فهرست آن دسته از کالاهایی که برای واردات آنها ارز خارجی تنها با اجازه مخصوص کمیسیون کنترل واردات می‌تواند خریداری شود.

حیوانات از هر نوع

چوب از هر نوع، شامل هیزم
مشروبات الکلی به استثنای مشروبات پزشکی
زغال و زغال سنگ

کره تازه و نمک زده به استثنای کره پاستوریزه در بسته‌های کوچک
برنج

گندم، جو، جو دوسر و سایر غلات با ارزش غذایی
آرد
نان

میوه خشک و تازه

شیر تازه، شامل شیر دلمه

سبزیجات تازه

تخم ماکیان یا [پرندگان] شکاری

شیرینی جات از همه نوع

گوشت تازه و گوشت شکار تازه

پوشال، البسه و کالاهای آرایشی از هر نوع

آلات موسیقی و اجزای آن

پنبه و ش

پيله ابریشم، ابریشم خام و نخاله و ابریشم زائد

قالی و فرش از هر نوع

بند کفش و نواز قیطان از هر نوع

منسوجات قلاب‌دوزی از جمله پارچه‌های منجوق‌دار و پارچه‌هایی که با

طرح‌های تجملی تزیین شده

پارچه‌های ابریشم مصنوعی یا ابریشم خالص از همه نوع

پارچه ابریشمی ناخالص یا از ابریشم زائد

دستگاه‌های عکاسی و فیلمبرداری و وسایل جانبی آنها

وسایل بازی و سرگرمی به غیر از موارد آموزشی

جواهر آلات بدلی

ورق‌های بازی

اسباب و اثاثیه منزل از هر نوع به غیر از لامپ‌های معمولی
 جواهرآلات و کارهای فلزی گرابها
 اشیاء هنری و کلکسیونی
 عطریات از همه نوع
 پوست خام و خشک یا نمک زده پوست‌های آماده برای خز
 سنگ از همه نوع شامل سنگ‌های قیمتی و مروارید
 سفالینه و چینی آلات از همه نوع
 صابون‌های معطر
 شیشه و آئینه از هر شکل
 تمام کالاهای شیشه‌ای و بلوری تزئینی
 کالسکه و وسایل چرخداز از هر شکل

VII. مسافت راه‌های اصلی ایران براساس مایل انگلیسی

برگرفته از نقشه راه‌های کنل آ. ف. موريس A. F. Morris مدیر کل راه‌های ایران
 که در سال ۱۹۲۸ توسط بخش راه وزارت فواید عامه در تهران منتشر شد. مسافت‌ها
 از کیلومتر به مایل تبدیل شده‌اند. با محاسبه یک مایل برابر ۱۶۰۹ متر که به تازه‌ترین
 رکوردها توجه شده است.

(مایل)			
کل	جزیی		
۹۰	-	قزوین	تهران
۲۳۵	۱۴۵	همدان	
۳۵۳	۱۱۸	کرمانشاه	
۴۶۵	۱۱۲	قصر شیرین	
۴۸۰	۱۵	خسروی (مرز عراق)	تهران
۹۰	-	قزوین	
۲۰۲	۱۱۲	زنجان	
۲۸۵	۸۳	میانه	
۳۹۹	۱۱۴	تبریز	
۴۸۱	۸۲	جلفا (مرز روسیه)	تهران
۲۳۵	-	همدان	

۲۸۹	۵۴	ملایر (دولت آباد)	
۳۲۶	۳۷	بروجرد	
۳۹۹	۷۳	خرم آباد	
۵۶۲	۱۶۵	دزفول	
۶۷۶	۱۱۲	اهواز (ناصری)	
۷۶۵	۸۰	محمیره (خرمشهر)	تهران
۹۳	-	قم	
۱۷۷	۸۴	سلطان آباد (اراک)	
۲۳۹	۶۲	ملایر (دولت آباد)	
۷۰۹	۴۶۷	محمیره (خرمشهر)	تهران
۹۰	-	قزوین	
۲۳۰	۱۲۰	رشت	
۲۱۰	۲۰	پهلوی (انزلی)	تهران
۹۳	-	قم	
۱۵۰	۵۷	دلیجان	
۱۷۰	۲۰	رباط ترک	
۲۶۹	۹۹	اصفهان	
۵۸۱	۳۱۲	شیراز	
۶۵۲	۷۱	کازرون	
۷۵۷	۱۰۵	بوشهر	تهران
۸۷	-	فیروزکوه	
۱۵۴	۶۷	علی آباد	
۱۶۹	۱۵	ساری	
۲۳۰	۶۱	بندرگز	تهران
۸۷	-	فیروزکوه	
۱۳۹	۵۲	سمنان	
۲۰۹	۷۰	دامغان	
۲۵۱	۴۲	شاهرود	
۴۲۰	۱۶۹	سبزوار	
۴۸۶	۶۶	نیشاپور	
۵۳۳	۴۷	شریف آباد	
۵۵۸	۲۵	مشهد	
۷۰۵	۱۴۷	باجگیران (مرز روسیه)	تهران

گزارش در باره وضعیت اقتصادی ایران ۱۹۵

۵۳۳	-	شریف آباد (ازراه فوق)
۵۹۴	۶۱	ترت حیدری
۷۳۷	۱۴۳	قائن
۸۰۳	۶۶	بیرجند
۱۰۸۸	۲۸۵	دزدآب (زاهدان)
۲۵	-	شریف آباد
۵۸۰	۵۵۵	دزدآب (زاهدان)

VIII. نرخ حمل و نقل و وسایل موتوری

VIII نرخ حمل و نقل و وسایل موتوری
جدول مقایسه نرخ حمل و نقل برای وسایل نقلیه موتوری

۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸
ار	به	مسافت تقریبی در مایل	زمان معمولی رسیدن بار	حداقل و حداکثر قیمت برای هر خودرو (توریز ۶۵۴۶۴ یوند)	حداکثر و حداقل نرخ به شیانینگ برای هر تن (۲/۲۴۰ یوند)	میانگین نرخ در سال ۱۹۲۹	مسافت تقریبی به مایل
						یک تن به شیانینگ به تومان	
			روز	تومان	شیانینگ		
				۱۹۲۹	۱۹۲۸	۱۹۲۹	
۴۸۸	اصفهان	۴۸۸	۴-۸	۳۶-۴۸	۴۰۰-۶۰۰	۴۲۳-۵۱۶	۴۸۸
۱۷۶	شیراز	۱۷۶	۴-۶	۱۶-۲۵	۲۳-۳۵	۲۰۰-۴۳۳	۱۷۶
۵۷۵	تهران	۵۷۵	۸-۱۲	۵۵-۷۵	۴۰-۷۰	۴۸۸-۸۷۳	۵۷۵
۵۸۰	دزدآب (زاهدان)	۵۸۰	۴-۸	۱۸-۲۵	۱۳-۱۸	۲۵۹-۳۵۹	۱۸۵
۲۶۹	اصفهان	۲۶۹	۳-۵	۷-۱۲	۵-۱۲	۷۲-۱۴۹	۱۲۴
۱۱۲	کرمانشاه	۱۱۲	۱-۲	۶-۸	۴-۵-۶	۵۵-۷۶	۶۲
۳۵۳	تهران	۳۵۳	۳-۵	۱۷-۲۵	۱۰-۲۰	۱۲۴-۳۵۱	۱۷۵
۷۵۶	محمدرود	۷۵۶	۸-۱۴	۳۵-۴۵	۲۵-۴۵	۳۱۳-۵۶۰	۳۷۵
۲۴۰	تهران	۲۴۰	۳-۴	۱۳-۲۰	۷-۱۲	۸۷-۱۴۹	۱۱۲
۴۱۲	اصفهان	۴۱۲	۳-۴	۱۵-۲۴	۱۳-۱۸	۱۶۴-۲۴۵	۱۸۵
۵۸۱	تهران	۵۸۱	۴-۸	۲۲-۴۰	۱۸-۴۰	۲۲۵-۴۹۸	۳۱۳
۷۵۷	بوشهر	۷۵۷	۸-۱۲	۲۰-۳۰	۱۸-۳۰	۲۲۵-۳۷۴	۳۹۸
۳۵۳	تهران	۳۵۳	۳-۵	۹-۱۲	۷-۱۰	۸۷-۱۲۴	۹۸
۵۵۸	مشهد	۵۵۸	۴-۶	۱۸-۳۵	۱۶-۳۰	۳۰۰-۳۷۴	۲۹۱
۷۵۶	محمدرود	۷۵۶	۸-۱۴	۳۵-۴۵	۲۵-۴۵	۳۰۰-۳۷۴	۳۵۱
۲۲۰	بهنوی	۲۲۰	۳-۴	۲-۵	۲-۵	۳۳-۴۴	۲۶
۳۹۹	تهران	۳۹۹	۴-۶	۱۶-۲۰	۱۳-۱۸	۱۴۹-۲۴۵	۱۸۵

نکته: نرخ کرایه در راه بوشهر - اصفهان در سال ۱۹۲۹ به دلیل شورش ایلات به طور غیرعادی بالا بود.

در ۱۹۲۷، یک پوند = ۴۸ قران؛ در ۱۹۲۸ یک پوند = ۴۸ قران؛ در ۱۹۲۹ یک پوند = ۵۵ قران؛ یک تومان = ۵۵ قران؛ ۳/۴۲ خروار = ۱ تن = ۲/۲۴۰ پوند.

IX. خدمات هوایی

خدمات هوایی شرکت یونکرس در ایران: جدول پرواز و قیمت‌ها

بین	تعداد سفر در هفته	زمان مسافرت زمینی (به روز)	زمان مسافرت هوایی (به ساعت)	مسافت راه زمینی (به مایل)	کرایه مسافر (به دلار آمریکا)	کرایه کالا یا چمدان (به دلار آمریکا)
تهران - بغداد	۲	۳۰۴	۷:۳۰	۶۰۰	۷۵	۰.۷۵
تهران - باکو	۱	۲	۸	-	۶۵	۰.۸۰
تهران - بوشهر	۲	۳-۵	۸	۷۵۷	۸۰	۰.۶۵
تهران - همدان	۲	۱۱	۲:۴۵	۲۳۵	۳۰	۰.۳۰
تهران - اصفهان	۲	۱	۳:۳۰	۲۶۹	۳۰	۰.۳۰
تهران - کرمانشاه	۲	۱/۵	۴:۱۵	۳۵۳	۴۰	۰.۴۰
تهران - مشهد	۲	۲-۳	۶	۵۵۸	۵۵	۰.۵۵
تهران - پهلوی	۱	۱	۲	۲۳۰	۳۰	۰.۳۰
تهران - شیراز	۱	۲/۵-۳	۶	۵۸۱	۶۰	۰.۶۰
بغداد - همدان	۲	۲-۳	۴:۴۵	۳۶۵	۵۵	۰.۵۵
بغداد - کرمانشاه	۲	۱/۵-۲	۲:۱۵	۲۴۷	۴۰	۰.۴۰
باکو - پهلوی	۱	۱	۳	-	۳۵	۰.۳۵
بوشهر - اصفهان	۲	۲-۴	۵	۴۸۸	۵۵	۰.۵۵
بوشهر - شیراز	۲	۱-۲	۱:۳۰	۱۷۶	۲۸	۰.۲۸
همدان - کرمانشاه	۲	۰/۵-۱	۱:۳۰	۱۱۸	۱۵	۰.۱۵
اصفهان - شیراز	۲	۱-۲	۳	۳۱۲	۳۵	۰.۳۵

وضعیت اقتصادی ایران^۱

(جولای ۱۹۳۵م / تیر ۱۳۱۴ش.)

خلاصه بازرگانی

مساحت: حدود ۱/۶۴۸/۰۰۰ کیلومتر مربع
جمعیت: حدود ۱۲/۰۰۰/۰۰۰ نفر تخمین زده می شود که میانگین تقریبی تراکم ۱۹ نفر در هر مایل مربع را مشخص می کند
مذهب: اکثر مردم مسلمان شیعه اند مهمترین فرقه بعدی اهل سنت اند و احتمالاً تعداد آنها حدود یک میلیون نفر است، یهودی ها، بهایی ها، زرتشتی ها، ارمنی ها، نستوری ها و سایر مسیحیان احتمالاً حدود ۲۰۰۰۰۰ نفر هستند.
آموزش: تعداد مدارس در سال های اخیر تا حدود زیادی افزایش یافته است. رقم جدید کل مدارس کشور در مقایسه با تعداد مدارس در ده سال پیش که کمتر از ۲۰۰۰ مورد بود، اکنون ۴۸۵۵ مورد عنوان شده است.
زبان: مکاتبات بازرگانی با کشورهای خارجی عمدتاً با زبان فرانسه و انگلیسی صورت می گیرد.
پول رایج: واحد پول رایج ریال نقره ۱۰۰ دیناری است. اسکناس های منتشر

۱. این بخش ترجمه گزارشی از س. سیموندز، دبیر اجرایی بخش بازرگانی کنسولگری بریتانیا در تهران با عنوان زیر:

Department of Overseas Trade, *Economic Conditions in Iran (Persia)*, July, 1935, Report by S. Simmonds, London, 1935.

شده توسط بانک ملی ایران در قطعات ۵، ۱۰، ۲۰، ۵۰، ۱۰۰، ۵۰۰ و ۱۰۰۰ ریالی است.

ارز: میانگین نرخ رسمی پوند استرلینگ در طی ۵ سال گذشته به قرار زیر است:

۱۹۲۰-۳۰	قیمت ۱ پوند	۵۸ قران
۱۹۳۰-۳۱	قیمت ۱ پوند	۶۳/۴۰ قران
۱۹۳۱-۳۲	قیمت ۱ پوند	۸۴/۸۵ قران
۱۹۳۲-۳۳	قیمت ۱ پوند	۹۸/۲۷ قران
۱۹۳۳-۳۴	قیمت ۱ پوند	۸۰/۴۵ قران

اوزان و مقیاس‌ها: به موجب قانونی که در ۸ ژانویه ۱۹۳۳ م/ ۱۸ دی ۱۳۱۱ ش. تصویب شده بود، در افروردین ۱۳۱۴ ش/ ۲۱ مارس ۱۹۳۵ سیستم متریک اجرا گردید. واحد اوزان ۱ کیلوگرم (معادل یک سوم من تبریز) واحد اوزان است و متر واحد اندازه است. اوزانی که بطور رسمی از دور خارج شده اما هنوز در کشور مورد استفاده قرار می‌گیرند به شرح زیر است:

وزن ایرانی	وزن انگلیسی	سیستم متریک
۱ مثقال	۷۱/۶ گرین	۴/۶۴ گرم
۱ سیر	۲ اوز، ۱۸۵ گرین	۷۴/۲۴ گرم
۱ من تبریز = ۴۰ سیر	۶/۵۴۶۴ پوند	۲/۹۷۰ کیلوگرم
۱ خروار تبریز	۶۵۴/۶۴ پوند	۲۹۷ کیلوگرم
۳ خروار	۱/۹۶۳/۹۲ پوند	۱ تن کوتاه (تقریباً)
۳/۵ خروار	۲/۲۹۱/۲۴ پوند	

نکته: باتمن که معمولاً به اختصار «من» گفته می‌شود در شهرهای مختلف متفاوت است اما من تبریز بیشترین کاربرد را داشته و در شمال ایران عمومیت دارد. یک من شاه برابر با دو من معمولی است.

تقویم ماه‌های رسمی عبارتند از:

فروردین	۲۲ مارس تا ۲۱ آوریل
اردیبهشت	۲۲ آوریل تا ۲۲ می
خرداد	۲۳ می تا ۲۲ ژوئن
تیر	۲۳ ژوئن تا ۲۳ جولای
مرداد	۲۴ جولای تا ۲۳ آگوست
شهریور	۲۴ آگوست تا ۲۳ سپتامبر
مهر	۲۴ سپتامبر تا ۲۳ اکتبر
آبان	۲۴ اکتبر تا ۲۲ نوامبر
آذر	۲۳ نوامبر تا ۲۲ دسامبر
دی	۲۳ دسامبر تا ۲۰ ژانویه
بهمن	۲۱ ژانویه تا ۱۹ فوریه
اسفند	۲۰ فوریه تا ۲۱ مارس

بنابراین یک سال، برای اهداف معمولی از جمله سال مالی از ۲۲ مارس تا ۲۱ مارس است. سال اقتصادی برای درآمدهای گمرکات، سهام و غیره، از ۲۲ ژوئن تا ۲۱ ژوئن / اول تیرماه تا اول تیرماه [سال بعد] است.

محدودیت‌های ارز: خرید مقدار معینی ارز خارجی از دولت با نرخ‌های دل‌بخوایی به موضوع واردات دسته محدودی از کالاها نیاز دارد. به غیر از این، تمام معاملات ارز در ایران آزاد است.

واردات اصلی: واردات اصلی عبارتند از: پارچه‌های پنبه‌ای، قند، چای، وسایل موتوری، ماشین‌آلات، مصالح راه‌آهن و فراورده‌های نفتی.

صادرات اصلی: به غیر از فراورده‌های نفتی، صادرات اصلی عبارتند از: فرش، پنبه و ش، میوه (به صورت خشکبار و تازه)، خز و پوست، پوست گوسفند، پشم، کتیرا، برنج و تریاک.

بازرگانی با بریتانیا: ارقام پنج سال گذشته مطابق فهرست گمرکات ایران به شرح زیر است:

واردات از بریتانیا شامل کالاهای بدون عوارض		صادرات به بریتانیا شامل محموله‌های نفتی		سال
ریال	پوند	ریال	پوند	
۲۰۸/۴۷۵/۴۵۰	۳/۵۹۴/۴۰۵	۶۰۱/۳۵۷/۳۱۶	۱۰/۳۶۸/۲۳۰	۱۹۲۹-۳۰
۲۴۶/۴۰۴/۴۱۰	۳/۸۸۶/۵۰۵	۵۲۲/۹۰۷/۹۵۶	۸/۲۴۷/۷۶۰	۱۹۳۰-۳۱
۹۳/۵۷۵/۰۸۰	۱/۱۰۲/۸۳۰	۵۰۳/۳۶۷/۲۵۰	۵/۹۳۲/۴۳۵	۱۹۳۱-۳۲
۱۰۴/۳۰۴/۱۹۰	۱/۰۶۱/۷۷۰	۵۱۴/۳۴۴/۹۳۰	۵/۲۳۴/۰۰۰	۱۹۳۲-۳۳
۱۳۷/۲۷۵/۹۰۰	۱/۷۰۶/۳۵۰	۶۰۲/۵۴۸/۷۸۵	۷/۴۸۹/۷۳۰	۱۹۳۳-۳۲

(به غیر از شمش طلا)

از ژوئن ۱۹۳۱، سال اقتصادی در اول تیر یعنی حدود ۲۲ ژوئن آغاز شود. حمل و نقل: حمل و نقل با چهارپایان اکنون عمدتاً به انتقال محصول روستاها و مسیرهای دور از راه‌های اصلی محدود شده است. عملاً تمام کالاهای وارداتی یا صادراتی با وسایل موتوری حمل می‌شود. کالاهای رسیده به بندر شاه (ترکمن) در دریای خزر را می‌توان با قطار تا شاهی (قائم‌شهر) یعنی حدود ۱۲۸ کیلومتر از ساحل و از بندر شاهپور در خلیج فارس تا صالح‌آباد (دزفول)، یعنی تا حدود ۲۴۵ کیلومتر از بندر انتقال داد. از صالح‌آباد (دزفول) حمل و نقل موتوری در دسترس قرار دارد. نرخ حمل و نقل در پیوست معین شده است.

پست و تلگراف

پست امانات: پرداخت هزینه پستی که برای بسته‌های امانی پرداخت می‌شود تنها تا حمل به گمرک‌خانه‌های مرزی ایران را پوشش می‌دهد. ارسال محموله‌های پستی زمینی به مقصد، متفاوت است و بر طبق مقصد قبل از ارسال جمع‌آوری می‌شود. بسته‌های پستی را می‌توان از طریق بنادر خلیج فارس، بغداد، قصر شیرین یا از طریق هند و نوک‌کندی^۱ فرستاد اما از طریق این مسیر آخری تنها بسته‌های بیمه نشده فرستاده می‌شوند. بسته‌های پستی ممکن است به صورت ترانزیت از مسیر قلمرو اتحاد شوروی به مقصد آلمان، لیتوانی و استونی یا از طریق این مناطق

1. Nok Kandy.

فرستاده شوند. تمام بسته‌ها بایستی به دقت در جعبه‌های چوبی، روی، قلع یا بچرم محکم بسته‌بندی شوند.

تلگراف: دولت ایران در سال ۱۹۳۱ خطوط تلگراف شرکت تلگراف هند و اروپا و بخش تلگراف هند و اروپا راه دست آورد. دولت همچنین در تهران، پهلوی (انزلی)، تبریز، مشهد، کرمانشاه، شیراز و کرمان ایستگاه‌های بی‌سیم دارد.

تلفن: شرکت تلفن با سهامی محدود^۱ عملاً [کنترل] تمام سیستم تلفن ایران را در دست دارد. سیستم شامل تلفن راه دور میان اکثر شهرهای بزرگتر و روستاهای کنار راه‌های اصلی است.

پست نامه: نامه‌هایی که با پست عادی فرستاده می‌شوند از طریق اتحاد جماهیر شوروی به ایران ارسال می‌گردد و ۹ تا ۱۲ روز طول می‌کشد تا به تهران برسند نامه‌های پستی هوایی که از طریق بغداد فرستاده می‌شود، معمولاً یک یا دو روز بیشتر طول می‌کشند.

راه‌های تردد

۱. **بندر خلیج فارس:** شرکت کشتی بخار سریع‌السیر هند انگلیس بین بمبئی و بصره کار می‌کند و در مسیرهای رفت و برگشت در بوشهر و خرمشهر توقف می‌کند. یک سرویس منظم هفتگی حمل مسافر در روزهای جمعه بمبئی را ترک کرده و چهارشنبه‌ها به بوشهر و پنج‌شنبه‌ها به خرمشهر و بصره می‌رسد.

خط کندرو از بمبئی حرکت کرده و در کراچی و به بندرهای متعدد هند و در [بندر] خلیج فارس از جمله بندرعباس، بوشهر و خرمشهر توقف می‌کند. اتاق درجه اول و درجه دوم در هر دو سرویس وجود دارد و کالاهای انتقال یافته از یک کشتی به کشتی دیگر در بمبئی حمل می‌شود.

خط کشتیرانی استرایک، خط‌الرمان و بوکنال^۲ و خط آلمانی هانزا^۳، ماهانه سرویس محمولات را به بصره منتقل کرده و در بوشهر و خرمشهر توقف می‌کنند. خط کشتیرانی لوئید تریستینو^۴ هر دو ماه یک بار یک سرویس منظم حمل بار از

1. The société Anonyme des telephon.

2. Ellerman and Buchnall.

3. Hansa.

4. Lloyd Triestino.

تریست^۱ به بصره دارد و در بندر شاهپور و خرمشهر توقف می‌کند. در خطوط اروپایی گاهی اوقات جا برای [رفتن] به اروپا هست اما برای بنادر خلیج فارس وجود ندارد.

۸. بندر عباس: در این جا هفته‌ای دو بار یک سرویس پست موتوری به کرمان دارد که روزهای یکشنبه و سه‌شنبه اینجا را ترک می‌کند. اجناس به وسیله کامیون به کرمان فرستاده می‌شوند که در مدت ۳۶ ساعت ۵۸۴ کیلومتر می‌پیماید درحالی‌که الاغ همین مسافت را در ۲۵ روز و شتر این راه را در ۳۵ روز می‌پیماید.

۹. بوشهر: کشتی‌های بحریما ناچار با فاصله از ساحل لنگر انداخته و کالاها را به وسیله کرجی‌ها به ساحل می‌آورند. از بوشهر اجناس توسط کامیون به شیراز، اصفهان و تهران حمل می‌گردد.

۱۰. بندر شاهپور: (امام خمینی) بندر جدید در خورموسی اکنون برای حمل و نقل عمومی گشوده شده است. هم اکنون وسایل تخلیه و بارگیری [در این بندر] ناکافی است. این بندر از طریق خط آهن به اهواز و صالح‌آباد (دزفول) متصل می‌شود از اینجا کالاها به وسیله راه به شمال ایران فرستاده می‌شود.

۱۱. محمره (خرمشهر): کشتی‌های بحریما در حدود ۴۰۰ متر از گمرکات، در رودخانه شط‌العرب (اروند رود) تخلیه می‌شوند. کالاها از طریق رودخانه کارون به اهواز فرستاده می‌شود و از اینجا به وسیله راه آهن به صالح‌آباد در نزدیک دزفول انتقال می‌یابد و از اینجا با کامیون به نواحی شمال کشور ادامه سفر می‌یابد. در پایان تابستان امسال گمرک‌خانه‌های اهواز بسته می‌شوند و پس از آن تمام مال‌التجاره‌ها در گمرک‌خانه‌های خرمشهر ترخیص خواهند شد. همچنین کالاهایی که از بندر شاهپور و از طریق کارون به اهواز می‌رسند، در خرمشهر ترخیص خواهد شد.

۱۲. راه ترانزیتی عراق: این راه از مسیر بصره - بغداد - خانقین به کرمانشاه، هم اکنون مانند گذشته زیاد مورد استفاده قرار نمی‌گیرد. سهم کالاهای وارداتی رسیده از طریق گمرکات کرمانشاه اخیراً به‌طور چشمگیری کاهش یافته است. حمل و نقل از تمام راه‌های ایران به مسیر خرمشهر و بندر شاهپور منحرف شده است.

۱۳. [راه] بیروت و بغداد: حمل و نقل در این راه با وسایل موتوری بیان‌رو از بیروت به سمت خانقین و کرمانشاه صورت می‌گیرد. این راه هم اکنون گران‌تر و

۱. Trieste بندری در شمال شرق ایتالیا.

کندتر از راه خرمشهر است. عوارض ترانزیت از طریق عراق ۱/۵ درصد است.

۴. راه رواندوز: راه جدیدی در چند سال پیش بازگشایی شد که بغداد را از طریق موصل به تبریز متصل می‌کند. این راه برای صادرات ایالات آذربایجان به بغداد و در مقیاس کمتر برای صادرات به اروپا مورد استفاده قرار گرفته است. این راه هنوز موفقیت‌های زیادی کسب نکرده و به دلیل بسته شدن آن به وسیله برف در طی چند ماه زمستان، به شدت ناقص است.

۵. راه ترابوزان: این مسیر باکشتی‌های بخار در دریای سیاه به ترابوزان و از آنجا به وسیله کامیون یا شتر به ارزروم - اواجیق - خوی - تبریز [متصل] می‌شود. راه مسیر ترکیه اخیراً بهبود یافته و اکنون کامیون‌ها می‌توانند در حدود ۶ روز به تبریز سفر کنند.

۶. [راه] باتوم - باکو (برای بندر پهلوی (انزلی) و دیگر بنادر دریای خزر) و راه باتوم - جلفا به تبریز: برای واردات دسته‌مشخصی از کالاها از طریق این راه که طبق قراردادهای بین‌المللی مجوز ترانزیت از قلمرو اتحاد شوروی دارند، بایستی از مقامات اتحاد شوروی جواز کسب کنند. یک خط آهن، جلفا را به تبریز متصل می‌کند بنا بر این کالاها را می‌توان در ایستگاه تبریز تحویل داد. از باتوم تا تبریز حدود دو هفته زمان می‌برد. قایق‌های زرهی که مسافر و بار را حمل می‌کنند، شنبه‌ها و چهارشنبه‌ها باکو را به مقصد بندر پهلوی (انزلی) ترک کرده و حدود ۸ ساعت طول می‌کشد [که به مقصد برسند]. سایر قایق‌ها بین باکو و انزلی و سایر بنادر ایرانی رفت و آمد می‌کنند.

۷. راه ترانزیتی هند: [حمل بار ازین راه] باکشتی بخار به کراچی و سپس از طریق سیستم راه آهن شمال غربی هند به نوک‌کندی حدود ۸۰ مایلی زاهدان در شرق ایران می‌رسد. یک خط آهن بین نوک‌کندی و زاهدان (دزدآب) وجود دارد اما رأس راه آهن در سال ۱۹۳۲ به نوک‌کندی برداشته شده بود. این راه اکنون برای کامیون‌ها به مقصد زاهدان امتداد یافته و از آنجا کالاها به مشهد، کرمان و سایر مقاصد فرستاده می‌شود.

توصیه‌هایی برای مسافران بازرگانی

فصل بازدید و غیره. بهار و پائیز بهترین فصل برای بازدید از ایران است. تابستان

گرم و غبارآلود است؛ زمستان سرد است و مسافران ممکن است به خاطر برف گرفتار راه‌بندان شوند. به ویژه در دسامبر تا پایان فوریه (آذر تا پایان بهمن) مسافران بایستی لباس‌های کاملاً گرم برای زمستان و لباس‌های بسیار سبک برای تابستان، یعنی از ژوئن تا سپتامبر (خرداد تا شهریور) با خود بیاورند. کالاهای لوکس اگر چه در تهران قابل دست‌یابی است اما گران هستند. از نوشیدن آب باید خودداری شود مگر اینکه جوشانده شده و یا اینکه از سالم بودن منبع آب آگاهی یابند. مطمئن‌ترین است که از [خوردن] سالادهای خام خودداری شود. یخ برای مصرف نوشیدنی‌ها نباید خریداری شود. چای یک نوشیدنی نسبتاً سالم‌تر است و معمولاً در قهوه‌خانه‌های کنار جاده هنگام مسافرت یافت می‌شود.

راه‌های مناسب برای سفر از انگلستان به [ایران عبارتند از]:

a. با خطوط هوایی امپریال به بغداد: ۴/۵ روز، با قطار از بغداد به خانقین ۹ ساعت و از آنجا به تهران به وسیله اتومبیل ۲ روز راه است. مسیر بغداد به تهران را می‌توان با ۲ روز رانندگی سخت با اتومبیل انجام داد. از بغداد سرویس هوایی به سمت ایران وجود ندارد. کرایه [از لندن] تا بغداد برای هر نفر ۶۲ پوند است. کرایه بغداد به خانقین با قطار درجه یک، ۱ پوند و ۱۰ سنت و با قطار درجه دوم ۱۵ سنت است از خانقین به تهران یک ماشین در دست را می‌توان ۱۵ پوند و یک صندلی یک نفره در حدود ۵ پوند کرایه کرد.

b. با قطارهای سریع‌السیر سیمپلن اورینت توروس^۱ که در روزهای شنبه و پنج‌شنبه در ساعت ۹:۴۰ دقیقه صبح حرکت می‌کند و به حیدرپاشا در حاشیه جنوبی تنگه بسفر می‌رسد. قطاری که هم اکنون از مسیر آنقره (آنکارا) حرکت می‌کند تا تل‌کوک در مرز ترکیه - عراق پیش می‌رود. از اینجا به وسیله اتومبیل تا کرکوک و بار دیگر از آنجا به وسیله قطار تا خانقین [می‌توان سفر کرد]. مسافرت از لندن به تهران [در این مسیر] ۷/۵ روز و از تهران به لندن ۷ روز طول می‌کشد.

نرخ‌های تقریبی: لندن به تهران و برعکس، با [قطار] درجه یک ۵/۵۸۰ فرانک فرانسه؛ با [قطار] درجه دوم ۴/۴۵۰ فرانک فرانسه. بلیط برگشت برای دو سال موجود است که با قطار درجه اول ۹/۴۵۵ فرانک و با قطار درجه دوم ۷/۷۱۵ فرانک

1. Simplon-Orient-Taurus Express.

می باشد.

۴. راه ماشین رو بیابانی: کاروان شرکت حمل و نقل نایرن^۱ هفته ایی دو بار دمشق را به مقصد بغداد ترک می کند. ارتباط با دمشق به صورت هفتگی و از راه های زیر انجام می گیرد:

I. مسافرت به وسیله شرکت کشتیرانی ماورای اسپانیا به پورت سعید و با قطار از پورت سعید به حیفا و با ماشین از حیفا [به دمشق]. کرایه تقریبی: با کشتی درجه یک، ۵۳ پوند و با [کشتی] درجه دوم ۳۴ پوند است.

II. مسافرت به وسیله شرکت کشتیرانی لوئید ترستینو به بیروت و از بیروت [به دمشق] با ماشین. کرایه تقریبی: با وسیله درجه اول ۴۸ پوند و با وسیله درجه دوم ۳۴ پوند است.

III. مسافرت با کشتی های میسیجری^۲ با خط امریکن اکسپورت^۳ [به بیروت] و از بیروت [به دمشق] با ماشین. کرایه تقریبی [با کشتی] درجه اول ۴۳ پوند و [با کشتی] درجه دوم ۳۲ پوند.

d. از راه هند: کشتی های هند انگلیس که به بنادر خلیج فارس مسافرت می کنند، در بمبئی با کشتی های شرکت کشتیرانی ماورای اسپانیا ارتباط دارند. کرایه تقریبی به خرمشهر: با کشتی درجه اول ۸۰ تا ۱۰۰ پوند؛ با کشتی درجه دوم ۵۶ تا ۶۲ پوند است.

e. هوایی از طریق برلین، ورشو، شپتووکا^۴، باکو، بندر پهلوی (انزلی) - تهران: [مسافرت] به وسیله نورد اسپرس^۵ از لندن به تهران در ۶/۵ روز به وسیله خط فلاشینگ^۶ یا هوک^۷ هلند در ۷ روز [انجام می گیرد] کشتی ها روزهای شنبه و چهارشنبه در ساعت چهار صبح باکو را ترک می کنند و روز بعد قبل از ظهر به بندر پهلوی می رسند. در بیرون گراند هتل غازیان (پهلوی) انزلی ماشین برای سفر به تهران قابل دسترسی است و این سفر حدود ۱۰ ساعت طول می کشد. یک ماشین در بست را می توان حدود ۶ پوند کرایه کرد و کرایه یک صندلی حدود ۳۵ سنت است. قایق ها در روزهای دوشنبه و پنج شنبه در ساعت ۴ صبح بندر پهلوی را به

1. Convoys of the Nairn Transport Co.

3. American Export Line.

5. Nord Express.

6. Flashing.

2. Messageries Maritimes.

4. Shepetovca.

7. Hook.

مقصد باکو ترک می‌کنند. کرایه از لندن به تهران [در این مسیر] با قطار درجه یک حدود ۳۱ پوند و با قطار درجه دوم حدود ۲۶ پوند است. هتل‌ها: [در ایران] هتل مطابق استانداردهای اروپایی وجود ندارد اما مخصوصاً در تهران به‌طور پیوسته در حال بهبود است.

تهران

[هتل] فردوسی در خیابان فردوسی.

با اتاق‌های دارای حمام خصوصی، آب جاری در هر اتاق؛ کرایه هر روز ۴۰ تا ۷۰ ریال و غذا حدود ۲۲ ریال

هتل نادری در خیابان نادری.

دارای اتاق‌هایی با آب جاری و کرایه ۳۰ تا ۶۰ ریال در روز غذای روزانه حدود ۲۲ ریال. سرویس ۱۰ درصد.

هتل ری در خیابان استانبول.

کرایه اتاق ۳۰ تا ۴۰ ریال در روز؛ غذا حدود ۱۶ ریال در روز، دارای آب جاری در اتاقهای خواب (در اینجا همچنین تعدادی پانسیون‌های اروپایی وجود دارد).

غازیان (پهلوی).

گراند هتل در نزدیک گمرکات.

کرایه اتاق روزی ۲۰ ریال و غذا حدود ۱۴ ریال در روز.

رشت

هتل ایران.

با تمام امکانات روزانه حدود ۴۵ ریال

هتل ساوه.

با تمام امکانات روزانه ۴۰ ریال

قزوین

گراند هتل. با تمام امکانات روزانه ۴۰ ریال

کرمانشاه

گراند هتل. روزانه حدود ۵۰ ریال

همدان

گراند هتل. روزانه حدود ۵۰ ریال

اصفهان

هتل فردوسی. روزانه حدود ۵۰ ریال

شیراز

هتل فردوسی. روزانه حدود ۵۰ ریال

پرسپولیس (تخت جمشید)

در اینجا هتل وجود ندارد.

بوشهر

مهمان خانه کازرونی. با فاصله حدود ۲ مایلی شهر؛ روزانه حدود ۵۰ ریال

[هتل] اپکار در نزدیک گمرک. روزانه حدود ۳۵ ریال

اهواز

هتل اسلامی

تبریز

هتل جهان‌نما. روزانه حدود ۵۰ ریال

پاسپورت: ویزای ایرانی ضروری است و بایستی از سفارت ایران در لندن اتباع شود. ویزاهای ضروری برای راه‌های هوایی مختلف را می‌توان از شرکت‌های تعیین محل اقامت به دست آورد. هنگام رسیدن به مقصد تهران فرد لازم است تا ظرف مدت ۴۸ ساعت رسیدن خود را به پلیس اعلام کند. برای این اعلام حضور باید رسیدی دریافت شود و این رسید همراه با پاسپورت، مسافر را قادر خواهد ساخت تا ویزای خروج اضطراری برای ترک کشور را به دست آورد.

گواهینامه‌های پزشکی: وقتی درخواست ویزا می‌شود مسافران باید بدانند که آیا گواهینامه واکسن در برابر وبا، آبله یا طاعون نیاز هست یا نه. به منظور جلوگیری از تأخیر در مرز لازم است که گواهینامه‌های پزشکی بر روی کاغذهای آرم‌دار چاپی که نشان دهنده‌ی حق صدور تصدیق‌های پزشکی است، باشد.

ارتباطات داخلی: در این جا سرویس هوایی وجود ندارد [اما]، ماشین در اکثر جاها با نرخ‌های متفاوت بر طبق فصل، وضعیت راه و رقابت، قابل دسترسی است.

برای عبور و مرور توریست همراه با راهنما، معمولاً نرخ ثابتی حدود ۶۰۰۰۰ (درهم) برای هر نفر در یک کیلومتر، هزینه دارد. بعضی اوقات در کامیون‌های پستی یا اتوبوس‌ها که بین اکثر شهرهای مهم حرکت می‌کنند یک جای محدود با نرخ‌های پایین به دست می‌آید.

برای تمام سفرهای داخل کشور یک جواز پلیس که مقصد را نشان می‌دهد و مسیر راه را معین می‌کند، بایستی از مقامات پلیس دریافت شود. تقاضا برای چنین مجوزی باید در زمان مناسب صورت گیرد به گونه‌ای که کوتاهی در کسب این جواز ممکن است باعث تأخیر سفر شود.

متفرقه: در اینجا هیچ قواعد خاصی در خصوص ثبت مال‌التجاره مسافر وجود ندارد. نمونه‌هایی از [کالاهای] بی ارزش آزادانه پذیرفته می‌شود بعد از ظهر پنج شنبه و جمعه جزو تعطیلات رسمی هفتگی است. علاوه بر این، در طول سال شمار نسبتاً زیادی تعطیلات عمومی وجود دارد.

گزارش وضعیت اقتصادی ایران

جولای ۱۹۳۵م/ تیر ۱۳۱۴ش.

۱. مقدمه

وضعیت کلی اقتصادی: از زمان آخرین گزارش که در مارس ۱۹۳۰ تهیه شده تاکنون تغییرات چشمگیری صورت گرفته است. کنترل ارز خارجی که در فوریه ۱۹۳۰ برقرار شده موفقیت آمیز نبود. این اقدام به عنوان تلاشی برای مجبور کردن صادرکنندگان برای فروش ۹۰ درصد ارز خارجی خودشان به دولت، در جولای ۱۹۳۰ شروع شد. در سال ۳۱-۱۹۳۰ واردات و صادرات به طور یکسان کاهش یافت و با کاهش ارزش صادرات خاص که در نتیجه ارزش کل واردات به دست آمد، تراز منفی بازرگانی بسیار چشمگیر بود.

در تلاش برای جبران مشکلات برآمده از کنترل ارز خارجی و همچنین برای محافظت ایران در برابر تأثیرات ناشی از رکورد [اقتصاد] جهانی، کاهش فاصله اظهار شده بین واردات و صادرات، امنیت بیشتر ثبات ارز، افزایش قدرت چانه زنی کشور (به ویژه در رویارویی با اتحاد شوروی) و برای تسریع تولید داخلی و توسعه صنعتی، قانون انحصار تجارت خارجی در ۲۵ فوریه ۱۹۳۱ تصویب شد.

طبق این قانون تمام تجارت خارجی کشور در انحصار دولت اعلام شد. در عمل چنین انحصار همه جانبه‌ای محقق نشد اما واردات تحت یک سیستم سهم بندی و

جواز واردات قرار گرفت و در بسیاری از موارد، واردات را مشروط به صدور تولیدات ایرانی ساخت. صادرات نفت از لحاظ ارزش نسبت به سایر تولیدات کشور بسیار فراتر رفت و فراورده‌های ماهیگیری دریای خزر به دلیل صدور جواز صادرات نسبت به سایر صادرات مطلوب نبود؛ این جوازها که قابل واگذاری بود و آزادانه می‌توانست خرید و فروش شود، می‌بایست زمانی که تقاضا برای جواز واردات داده می‌شد، تهیه می‌گردید. تأثیر آتی این اقدام، تا حد زیادی آشفتگی در وضعیت بازرگانی بود. در نتیجه در سال نخست اعمال این قانون (ژوئن ۱۹۳۱ تا ۱۹۳۲م/ خرداد ۱۳۱۰ تا ۱۳۱۱ش)، ظاهراً تراز بازرگانی مطلوبی را نشان می‌دهد که بالغ بر حدود ۴۸ میلیون ریال بود. تجمیل عوارض گمرکی بر اساس [معیار] طلا همراه با مالیات اضافی طلا که برای خیران کاهش ارزش قران به ۱۶۰ درصد می‌رسید به اضافه قانون تجاری جدید، باعث ظهور شرایطی شد که الزاماً نمی‌توانست در درآمدهای بازرگانی منعکس گردد.

متقابلاً مقایسه حالت عادی سال ۳۳-۱۹۳۲ و ۳۴-۱۹۳۳ نشان می‌دهد که افزایش صادرات صوری‌تر از واقع بود و اینکه چنانچه معروف است تراز بازرگانی نامطلوب تا زمانی که اقلام مهم و مؤثر [اقتصادی] مانند صادرات نفتی، امتیاز نفت و سایر موارد، این ویژگی را از بین برد، کم و بیش ویژگی پایدار بازرگانی خارجی ایران بود. در سال ۳۴-۱۹۳۳ علی‌رغم قانون انحصار تجارت خارجی، واردات تمایل به افزایش و صادرات تمایل به کاهش را نشان می‌دهد.

برعکس تراز بازرگانی، محاسبه تراز پرداخت‌ها مشکل‌تر است. درآمد خالص ایران از فعالیت‌های شرکت نفت انگلیس - ایران، یعنی امتیازات، هزینه‌های محلی، مالیات، فروش ارز و غیره و نیز درآمد خالص از ماهیگیری دریای خزر، باید در ستون بستانکار نشان داده شود. هزینه اتفاقی ساخت راه‌آهن و تجهیزات متحرک راه‌آهن و مبالغ اضافی که به وسیله مالیات افزایش یافته و هزینه تجهیزات نظامی و فرستادن دانشجویان به خارج، باید در ستون بدهکاری نوشته شود. سایر موارد در هر دو ستون وجود دارد اما جزئیات آن در دسترس نیست.

در گزارش آخر جزئیاتی از وضعیت مالی در بیستم مارس ۱۹۳۰ ارائه شد و به وضعیت ناپایدار مالی در گردش دولت ایران عطف توجه گردید. در خصوص سال ۱۹۳۵، به دلیل نبود اطلاعات منتشر شده، ارائه جزئیات مشابه مقدور نیست. وام‌های

دولت بریتانیا که بالغ بر ۴۹۰/۰۰۰ پوند می‌شود در سال ۱۹۳۳ بازپرداخت شد و به غیر از اینگونه وام‌ها، در حال حاضر تنها بدهی [دولت] وام سال ۱۹۱۱ است که باید بیش از ۱/۰۰۰/۰۰۰ پوند به بانک مرکزی شاهنشاهی ایران پرداخت شود. از مقدار دارایی‌های دولت با ارز خارجی در خارج از کشور اطلاعی در دست نیست، اما این دارایی‌ها با پرداخت‌های فزاینده در نتیجه تجدید نظر در قرارداد شرکت نفت ایران - انگلیس در سال ۱۹۳۳ و همچنین به علت پرداخت حق‌الامتیاز بیشتر برای سال ۱۹۳۴، افزایش یافته است. از طرف دیگر به موازات افزایش حق‌الامتیازهای نفت مبالغ اختصاص یافته برای تدارکات نظامی افزایش یافته و هزینه ساخت راه‌آهن به نحو قابل ملاحظه‌ای بیشتر از درآمدهای کنونی مالیات انحصار قند و چای است که برای این منظور اختصاص یافته است. اینکه گفته می‌شود هزینه‌های کنونی دولت ایران فراتر از درآمدهای کنونی‌اش است کاملاً درست است. از طرف دیگر بدهی عمومی چشمگیری وجود ندارد و هزینه‌های فوق‌العاده راه‌آهن بعد از سال ۱۹۳۵ یا ۱۹۳۶ به تدریج کاهش می‌یابد.

خلاصه مبالغ فوق که افزایش بسیار زیادی در برآورد درآمد و هزینه در طی دو سه سال گذشته را نشان می‌دهد، جزو بودجه ملی به حساب نمی‌آید. افزایش هزینه‌ها مسلم است و با بهبود سازمان کشور و آرام‌سازی و اسکان ایلات، افزایش درآمدهای [کشور] بدون شک بالا رفته است. متأسفانه دولت مقدار کسری یا مازاد واقعی بودجه هر سال را آشکار نمی‌کند و بنابراین ارزش برآوردها اندک است.

پیشرفت‌های محسوسی در تأسیس صنایع جدید کشور تحت حمایت قانون انحصار تجارت خارجی به دست آمده است. کارخانه‌های ریسندگی پنبه در نزدیکی تمام شهرهای بزرگ کشور تأسیس شده و یا در حال ساخت است و در بسیاری از این کارخانه‌ها بخش‌های بافندگی نیز به آن اضافه شده است. کارخانه‌های قند در دست ساخت به نحو چشمگیری نیاز به واردات این کالا را کاهش خواهد داد. سایر کارخانه‌هایی که اخیراً تأسیس شده‌اند کالاهایی مانند سیمان، پارچه ابریشم، نخ گونی و نخ چند لا، جوراب، آبجو، صابون، چرم، کنش، شیشه آلات و سایر کالاهایی که قبلاً وارد می‌شد، را تولید می‌کنند یا به زودی تولید خواهند کرد. واردات نفت به نحو چشمگیری کاهش یافته زیرا نیازهای [ایران] هر چه بیشتر از نفت تولید داخل کشور تأمین می‌گردد.

در [بخش] کشاورزی پیشرفت‌های اندکی حاصل شده اما توجه ویژه‌ای به محصولات فنی یعنی چغندر قند، نیشکر، تنباکو، چای و پنبه صورت گرفته است. بانک کشاورزی از کشاورزان حمایت به عمل آورده است. کشاورزان همچنین از تبدیل مالیات دلبخواهی زمین به مالیات ثابت محصولات کشاورزی بهرمند شده‌اند. امکانات بالقوه کشاورزی توجه ویژه‌ای می‌طلبد اما تاکنون اقدام زیادی در این حوزه صورت نگرفته است.

مشکل اصلی ایران در روابط بازرگانی خارجی‌اش معمولاً ایجاد روابط رضایت‌بخش با اتحاد شوروی بوده است. بازرگانی با اتحاد شوروی ظاهراً از سال ۱۹۲۷ بر اساس مبادله پایاپای بوده است اما در عمل ثابت شده که دستیابی به یک تعادل بازرگانی رضایت‌بخش برای هر دو طرف بسیار مشکل است. اختلاف و تا حدی سازش میان دو کشور پی در پی به وجود آمده و در هنگام نوشتن این گزارش به دنبال دیدار هیأت بازرگانی و صنعتی ایران از اتحاد شوروی به نظر می‌رسد بار دیگر با این کشور سازش صورت گیرد. قرارداد تجاری سال ۱۹۳۱ ایران - شوروی در جولای ۱۹۳۵ به پایان رسید و یک قرارداد جدید برای جایگزینی آن ضروری است.^۱ با این حال، شایان ذکر است که ایران در یک فاصله کوتاه چهار ساله، از زمانی که قانون انحصار تجارت خارجی به اجرا در آمده روشی را برای کاهش قابل توجه نیازمندیهایش از قبیل قند، کالاهای پنبه‌ای و نفت در پیش گرفته است درحالی‌که قبلاً واردات اصلی‌اش در خصوص این کالاها از اتحاد جماهیر شوروی بود. ایران هنوز موفق نشده تا بازار جایگزینی برای تولیدات ایالات شمالی خود به ویژه برنج بیابد، اما امیدوار است هنگامی که راه‌آهن دریای خزر به خلیج فارس کامل شود، راه حلی نسبی [برای این کار] پیدا کند.

ویژگی‌های اصلی تجارت خارجی [ایران] در طی دوره مورد بررسی، کاهش سهم اتحاد شوروی عمده‌تاً در نتیجه اختلاف بازرگانی میان دو کشور، افزایش بسیار چشمگیر واردات از ژاپن (عمده‌تاً کالاهای پنبه‌ای) و کاهش منظم واردات از هند انگلیس، بود. آلمان سهم فزاینده‌ای از واردات و صادرات [ایران] را به خود اختصاص داد و بازرگانی با ایالات متحده آمریکا با گرایش به سمت افزایش واردات (عمده‌تاً شامل وسایل نقلیه موتوری) منظم بود. واردات از بریتانیا در سال

۱. معاهده ایران - شوروی در ۲۷ اوت ۱۹۳۵ امضاء شد.

۳۲-۱۹۳۱ به شدت کاهش یافت اما اخیراً روند افزایشی نشان داده است؛ کاهش و افزایش متعاقب آن، بیشتر ناشی از نوسانات توسعه فعالیت شرکت نفت ایران - انگلیس بوده است. اگر صادرات نفت در نظر گرفته شود سهم مشترک بریتانیا و هند انگلیس از کل حجم تجارت خارجی ایران در سال ۳۴-۱۹۳۳ به راحت بیشترین میزان بود و ۵/۳۹ درصد کل تجارت ایران را تشکیل می‌داد؛ اگر صادرات نفت در نظر گرفته نشود، سهم بریتانیا و هند، هم از واردات و هم از صادرات روی هم‌رفته در این سال بیشتر از هر کشور دیگری بود.

مسئله ارز که در سال ۱۹۳۰ بسیار وخیم بود هنوز حل نشده است. پس از این، مشکلات عمدتاً ناشی از سقوط غیرعادی قیمت نقره بود و امروزه ناشی از افزایش غیرعادی قیمت همین فلز است. تلاش‌هایی برای ثابت نگه داشتن نرخ [ارز] به‌طور مستقل از قیمت نقره، نزدیک پایان سال ۱۹۳۴ شکست خورد و بانک ملی برای چند ماه در سال ۱۹۳۵ [این سیاست] نقره را دنبال کرد تا اینکه نرخ هر پوند به ۵۱ ریال رسید. به هر حال این مسئله یک نقطه گسست بود؛ ارز خارجی نایاب شد، صادرات به نحو هشدار دهنده‌ای کاهش یافت و سرانجام در پایان ماه می نرخ ریال به‌طور قطع از قیمت نقره جدا شد و در حدود یک هفته در اول ژوئن نرخ هر پوند به ۶۰ تا ۸۹ ریال افزایش یافت.

دولت ایران تمایل خود را برای کاهش اختلاف میان واردات و صادرات به سوی گرایشی موقتی جهت آزمایش کردن معاملات دوجانبه یا تهارتی نشان داده است. در سال ۱۹۳۴م/ ۱۳۱۳ش. برای تهیه کارخانه برق شهرداری تهران به شرکت اشکودا^۱ سفارش داده شد و معادل ارزشی آن خرید محصولات ایران توسط شرکت اشکودا مسلم فرضی شده بود. در پایان سال ۱۹۳۴ طرحی برای وارد کردن وسایل موتوری مشروط به صادرات فرش در نظر گرفته شد و پس از آن کنار گذاشته شد. در پایان سال ۱۹۳۴ از طرف دولت سفارش ساخت یک کارخانه بزرگ نساجی در اشرف (بهشتر) به یک شرکت آلمانی داده شد و پرداخت آن تا حدی به شکل معامله دوجانبه یا پرداخت به صورت طرح پایاپای مسلم فرض شده بود.

گذشته از توسعه صنایع جدید که در بالا ذکر شد، ویژگی اصلی توسعه بازرگانی ایران در سال گذشته، تأسیس شرکت‌های بازرگانی جدید است که اغلب بر یک

مبنای انحصاری یا شبه انحصاری [شکل گرفته‌اند] اولین نمونه عینی این ویژگی، مقرر داشتن یک شرکت برای انحصار واردات لباس‌های ابریشمی در برابر صادرات پنبه ابریشم بود که بازار سودآوری برای آن [در خارج] یافت نمی‌شد. حذف کالاهای پنبه‌ای از سهام واردات سال ۳۵-۱۹۳۴ به دنبال تأسیس شرکتی در تهران با حق انحصاری برای واردات این کالاها، صورت گرفت؛ و شرکت‌های مشابهی نیز در ایالات کشور تشکیل شده است. در تمام مراکز بزرگ [ایالات] تحت الهام و حمایت رسمی [دولت] شرکت‌هایی برپا گردیده و حق انحصاری تمام معاملات قند و شکر به آنها واگذار شده است. شرکت‌های دیگری برای تجارت کل واردات و صادرات در یک مقیاس وسیع یا به منظور برخی سیاست‌های مشخص مانند توسعه کشت پنبه، خرید خشکبار، تولید چای، تأسیس فروشگاه‌های بزرگ و غیره تشکیل شده است. محدودیت‌های انحصار بازرگانی، تداوم فعالیت بازرگانی برای تجار خصوصی را مشکل کرده و به نظر می‌رسد تجار کوچک‌تر ناچار خواهند شد که از میدان بیرون رفته و جای خود را به آن دسته از شرکت‌های سهامی بدهند که بخش قابل توجهی از سرمایه‌شان اغلب توسط یکی از بانک‌های دولتی یعنی بانک ملی یا کشاورزی تهیه شده است.

تشکیل این گروه‌های جدید به منظور تجارت، الزاماً بیانگر بهبود شرایط بازرگانی یا دور نمای آن نیست؛ در حقیقت، در یک مقیاس واقعی، این مسئله ممکن است به عنوان جلوه‌ای تغییر شود که تنها شرکت‌های بزرگ همراه با پشتیبانی قوی دولت، ثبات و اطمینان لازم برای درگیر شدن در فعالیت‌های بازرگانی دارا هستند. یک ویژگی مثبت تأسیس گروه‌های بازرگانی بزرگ در ایالات، این است که این گروه‌ها به تعدیل کردن گرایش تمرکزگرایی بیش از حد تجاری در تهران تمایل دارند. [خیلی] مانده تا دیده شود که آیا دولت راضی به ساختن با منافع جزئی کنونی‌اش با شرکت‌های جدید که روز به روز بخش مهمتری از حیات بازرگانی و صنعت کشور را در دست می‌گیرند، خواهد بود، [یا نه].

سیاست جدید [اقتصادی] سیاستی ملی‌گرایانه همراه با گرایش نظام حمایتی بیش از حد است. شواهد گرایش ملی‌گرایانه را می‌توان از روی فسخ قرارداد کارمندان بلژیکی که سال‌ها در اداره گمرکات ایران خدمت می‌کردند و نیز از روی انتصاب یک شهروند ایرانی به جای مدیر کل بانک ملی و انتصاب فزاینده‌ی ایرانیان

به عنوان مدیران شعبه‌های همین بانک، به دست آورد. اما علی‌رغم این گرایش، فعالیت متخصصان خارجی در کارهای مختلف، احتمالاً تا سال‌های متمادی برای آمدن به ایران نیاز خواهد بود. تمایل حمایت‌گرایانه برای انحصار کالاهایی که می‌تواند در ایران ساخته شود، صرف‌نظر از اینکه آیا این صنایع داخلی جدید می‌توانند کالاهای کافی را از لحاظ مقدار و یا به‌طور معقولی از لحاظ کیفیت برابر با [کالاهای مشابه خارجی] تولید کنند تا انحصار کل واردات رقابت‌پذیر را توجیه نماید، نشان داده شده است. شواهدی از نگرانی در خصوص تلقی پذیرش مشارکت سرمایه خارجی در توسعه صنعت و کارهای عمومی وجود داشته است، اما به نظر می‌رسد که این گرایش جدید یک مورد از گرایش مربوط به خودکفایی و چشم پوشیدن از سرمایه خارجی باشد. معاهده استقلال گمرکی سال ۱۹۲۸ که حق ایران را برای افزایش تعرفه‌های دولتی خود محدود می‌کند، در می سال ۱۹۳۶ به پایان خواهد رسید. بعد از این زمان، دولت ایران برای تثبیت نرخ عوارض گمرکی متفاوت، در مذاکره با سایر کشورهایی که با آنها روابط بازرگانی دارد، آزاد خواهد بود. ایران در خصوص تداوم سیستم بازرگانی توسعه یافته تحت قانون انحصار تجارت خارجی یا در خصوص دست برداشتن از این سیستم و تلاش برای توسعه در راستای خط مشی‌های منطقی‌تر و شاید رسمی‌تر، آزاد خواهد بود.

II. مالیه

وضعیت مالی

a. برآورد بوجه اخیر:

سال	درآمدهای عادی (قران)	هزینه‌های عادی (قران)
۱۹۳۰-۳۱	۳۵۳/۳۷۴/۸۲۷	۳۵۲/۸۷۷/۷۶
۱۹۳۱-۳۲	۳۲۱/۷۵۹/۳۹۹	۳۲۱/۷۵۳/۶۷۸
	۸۵۹/۰۰۰ پهلوی	۸۵۸/۶۶۳ پهلوی
	ریال	ریال
۱۹۳۲-۳۳	۴۲۱/۰۰۴/۰۰۰	۴۲۱/۳۰۰/۸۷۰
	۷۸۷/۰۰۰ پوند	۴۰۷/۱۷۶ پهلوی

۵۰۶/۹۰۴/۴۶۰	۵۰۶/۹۱۲/۲۲۷	۱۹۳۳-۳۴
۶۲۱/۳۰۷/۸۶۵	۶۱۲/۴۱۳/۴۱۷	۱۹۳۴-۳۵
۷۵۰/۸۲۷/۷۹۰	۷۵۱/۱۲۲/۴۸۷	۱۹۳۵-۳۶

b. منابع اصلی درآمدهای عادی: (به ریال)

۱۹۳۵-۳۶	۱۹۳۴-۳۵	۱۹۳۳-۳۴	
۸۹/۰۰۰/۰۰۰	۱۰۲/۰۰۰/۰۰۰	۶۹/۸۰۰/۰۰۰	مالیات‌های مستقیم
۸۷/۸۷۰/۰۰۰	۳۶/۶۵۰/۰۰۰	۲۵/۸۵۰/۰۰۰	مالیات‌های غیرمستقیم
۱۷۰/۰۰۰/۰۰۰	۱۶۰/۰۰۰/۰۰۰	۱۴۲/۰۰۰/۰۰۰	عوارض گمرکی
۲۳۹/۷۳۳/۰۰	۱۸۸/۵۰۰/۰۰۰	۱۶۴/۵۰۰/۰۰۰	انحصارات
۲۷/۴۱۰/۰۰۰	۲۶/۳۸۰/۰۰۰	۲۳/۰۰۰/۰۰۰	اراضی خالصه
۲۴/۷۶۱/۰۰۰	۹/۶۴۶/۲۱۰	۱۲۹/۰۰۰	وزارت صنعت کشاورز و معدن
۱۸/۹۲۵/۰۰۰	۱۸/۱۱۱/۰۰۰	۱۹/۳۱۶/۰۰۰	پست و تلگراف
۱۶/۵۷۵/۰۰۰	۱۸/۱۴۵/۰۰۰	۱۴/۶۵۰/۰۰۰	امتیازات
۷۶/۸۵۹/۴۸۷	۶۱/۹۸۱/۲۰۷	۴۷/۶۶۷/۲۲۷	متفرقه
۷۵۱/۱۲۳/۴۸۷	۶۲۱/۴۱۳/۴۱۷	۵۰۶/۹۱۲/۲۲۷	جمع

d. رثوس اصلی هزینه‌های عادی: (به ریال)

۱۹۳۵-۳۶	۱۹۳۴-۳۵	۱۹۳۳-۳۴	
۲۴۹/۴۰۸/۳۸۰	۲۲۹/۹۳۴/۹۸۰	۲۰۹/۹۳۴/۹۸۰	وزارت جنگ (شامل محافظان راه)
۵۳/۴۸۲/۷۶۶	۵۰/۵۸۱/۷۷۰	۴۷/۵۷۲/۴۹۰	وزارت داخله
۴۶/۶۴۸/۲۵۰	۴۳/۲۷۳/۲۵۰	۴۱/۲۷۰/۱۵۰	وزارت معارف
۳۷/۱۹۶/۰۷۰	۴۰/۹۶۹/۴۷۰	۴۳/۹۵۷/۴۲۰	وزارت مالیه
۳۷/۹۵۱/۹۷۰	۳۴/۴۵۲/۹۹۵	۳۰/۳۵۷/۱۳۵	اعتبارات ثابت دولتی
۴۸/۱۵۴/۰۴۰	۴۵/۱۴۴/۲۴۰	۲۲/۲۸۴/۱۲۴	اعتبارات نامعین
۲۵/۶۱۵/۴۵۰	۲۳/۸۶۵/۴۵۰	۲۱/۹۴۹/۲۴۰	وزارت عدلیه

۲۴/۳۶۶/۲۱۰	۲۲/۶۷۹/۴۹۰	۲۵/۸۹۴/۰۷۴	پست و تلگراف
۵۰/۸۱۲/۰۰۰	۴۰/۰۰۰/۰۰۰	-	مؤسسات خدمات رفاهی عمومی
۴۷/۲۳۰/۰۰۰	۱۸۰/۰۰۰/۰۰۰	-	سایر کارهای عمومی
۲۰/۰۰۰/۰۰۰	-	-	ساختمان‌های اضافی راه
۱۰۹/۹۶۲/۶۵۴	۷۲/۴۰۶/۲۲۰	۶۳/۶۸۴/۸۴۷	متفرقه
۷۵۰/۸۲۷/۷۹۰	۶۲۱/۳۰۷/۸۶۵	۵۰۶/۹۰۴/۴۶۰	جمع

کل مبلغ بودجه تعیین شده برای سال ۱۹۳۵-۳۶ م/ ۱۵-۱۳۱۴ تقریباً ۵۰ درصد بیشتر از بودجه سال ۳۴-۱۹۳۳ است. درآمد افزایش یافته از مالیات‌های مستقیم اضافی به مبلغ (۱۹/۲۰۰/۰۰۰ ریال)؛ مالیات‌های غیرمستقیم (۶۲/۰۲۰/۰۰۰ ریال)؛ عوارض گمرکی (۲۸/۰۰۰/۰۰۰ ریال)؛ درآمدهای حاصل از انحصار قند، کبریت، تریاک، تنباکو و لباس‌های پنبه‌ای (۷۵/۲۳۳/۰۰۰ ریال) و فعالیت‌های صنعتی دولت (۲۴/۶۳۱/۰۰۰ ریال)، به دست آمده است. در چهار قلم نخست افزایشی در مالیات مستقیم و غیرمستقیم در فاصله کوتاه را نشان می‌دهد که بالغ بر (۱۸۴/۴۵۳/۰۰۰ ریال) یا حدود (۲/۳۰۵/۵۶۶ پوند)، با نرخ متوسط هر پوند ۸۰ ریال است.

افزایش هزینه‌ها عمدتاً در خصوص وزارت جنگ، به مبلغ (۳۹/۴۶۳/۴۰۰ ریال) و سرمایه‌گذاری در صنایع دولتی (۵۰/۸۱۲/۰۰۰ ریال) و مؤسسات بازرگانی به مبلغ (۴۷/۲۳۰/۰۰۰ ریال) است. شرکت‌های صنعتی ذینفع، یک کارخانه پیشنهادی ریسندگی و بافندگی پنبه، یک کارخانه قیر، یک کارخانه برای قیراندود کردن تراورس‌های راه‌آهن، یک کارخانه سیمان، کارخانه بطری و شرکت زغال سنگ هستند. سایر شرکت‌های دولتی که پیش‌بینی لازم برای آنها در بودجه سال ۱۹۳۵-۳۶ صورت گرفته، یک شرکت تثبیت نرخ غلات با بودجه (۳۰ میلیون ریال)، یک شرکت بیمه دولتی (۱۵ میلیون ریال) و (۲/۲۳۰/۰۰۰ ریال) برای بخشی از سرمایه شرکت انحصار واردات البسه پنبه‌ای است.

d. درآمد و هزینه‌های فوق‌العاده

بودجه ملی که خلاصه‌های آن در بالا ذکر شد، درآمدها و هزینه‌های عادی را

نشان می‌دهد. هیچ یک از جزئیات دربارهٔ مازاد یا کسری واقع در یک سال مالی مشخص، منتشر نشده و بنابراین ارزش برآورد بودجه به نحو چشمگیری کاهش یافته است.

مهمترین اقلام در آمدی زیر در بودجه عادی به چشم نمی‌خورد:

سال	۱۹۳۴-۳۵	۱۹۳۵-۳۶
حق الامتیاز نفت و مالیات	۱۴۲/۸۰۱/۰۴۰ ریال	۱۷۲/۷۳۱/۳۶۰ ریال
مالیات انحصار قند و چای تقریبی	۱/۷۸۵/۰۱۳ ریال	۲/۱۵۹/۱۴۲ پوند
مالیات راه (تقریبی)	۹۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال	۸۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال (تقریبی)
مالیات راه (تقریبی)	۵۵/۰۰۰/۰۰۰ ریال	۵۵/۰۰۰/۰۰۰ ریال (تقریبی)
جمع	۲۸۷/۸۰۱/۰۴۰ ریال	۳۰۷/۷۳۱/۳۶۰ ریال

درآمد مالیات عمدتاً برای ساخت و نگهداری راه به کارگرفته می‌شود و معمولاً کمتر از هزینه‌های واقعی برای این منظور است. بودجه‌های به دست آمده از مالیات انحصار قند و شکر به ساخت راه آهن اختصاص داده شده است. حق الامتیاز نفت برای ذخیره ارز خارجی کشور در خارج پرداخت می‌شود و تنها در بعضی مواقع هنگامی که باید خریدهای مهم با ارز خارجی به حساب دولت کارسازی شود، بیرون کشیده می‌شود.

اقلام مخارج زیر در بودجه معمولی به چشم نمی‌خورد:

	ریال	۱۹۳۴-۳۵	ریال	۱۹۳۵-۳۶
تدارکات نظامی، از قرار معلوم	۲/۰۰۰/۰۰۰ پوند	۱۶۰/۰۰۰/۰۰۰	۲/۰۰۰/۰۰۰ پوند	۱۶۰/۰۰۰/۰۰۰
راه‌ها (تقریبی)		۵۵/۰۰۰/۰۰۰		۵۵/۰۰۰/۰۰۰
راه آهن		۱۸۰/۰۰۰/۰۰۰		۳۰۰/۰۰۰/۰۰۰
راه آهن اختصاص یافته		۳۲/۰۰۰/۰۰۰	اختصاص یافته	— — —
پوند ۴۰۰/۰۰۰				
راه آهن ۱۵۰/۰۰۰ پوند		۱۲/۰۰۰/۰۰۰	۶۰۰/۰۰۰ پوند	۴۸/۰۰۰/۰۰۰

سایر موارد اختصاص یافته به پوند استرلینگ	۲۸/۰۰۰/۰۰۰	۲۰۵/۰۰۰ پوند	۱۶/۴۰۰/۰۰۰
۳۵۰/۰۰۰ پوند	۴۶۷/۰۰۰/۰۰۰		۵۷۹/۴۰۰/۰۰۰
جمع			

ارقام بالا تنها برآوردی تقریبی است و اطلاعات دقیق از منابع رسمی در دسترس نیست.

[بودجه] سال ۳۵-۱۹۳۴ یک کسری ۱۷۹/۱۹۸/۹۶۰ ریالی نشان می‌دهد. در مقابل این کسری، ماندهٔ بستانکار وجوه انحصاری قند و چای ممکن است مبلغ ۶۳/۴۱۱/۷۳۴ ریال را جبران کند که در این صورت کسری بودجه به کمی بیش از ۱۴۵ میلیون ریال کاهش می‌یابد یعنی (حدود ۱۸،۰۰۰،۰۰۰ پوند). اختصاص ۱۵۰/۰۰۰ پوند برای تجهیزات متحرک ره آهن و غیره، درست در نوامبر ۱۹۳۳ م/آبان ۱۹۱۲ ش. تصویب شد اما چنانکه تاکنون پیداست، کسر این مبلغ از ذخیرهٔ انحصاری قند و چای حاصل نشده است در حالی که بالانس مورد اشاره تحت تأثیر آن قرار داشت.

برای سال ۳۶-۱۹۳۵ کسری [بودجه] به نحو چشمگیری بالاتر و حدود ۲۷۰ میلیون ریال (۳۷۵۳۰۰۰ پوند) است. با وجود این، افزایش در دریافت حق‌الامتیاز نفت و مالیات وجود دارد. دلیل این امر، اتمام بودجهٔ مالیات انحصار قند و شکر است، دریافت‌های اخیر از این مالیات کاملاً پایین‌تر از مبلغ مورد نیاز در زمان اجرای ساخت راه آهن بوده است.

هزینه‌های اضافی مجاز برای سال ۳۶-۱۹۳۵ که در متمم قانون بودجه در ۱۳ مارس تصویب شد شامل موارد زیر است:

الف. ۲۰ میلیون ریال برای هزینهٔ کارخانه‌های قند؛ و

ب. ۵۶،۰۰۰،۰۰۰ ریال برای هزینهٔ یک کارخانهٔ سیمان؛ این مبلغ که از صرفه‌جویی‌ها به دست می‌آید در بودجه سال ۳۶-۱۹۳۵ تحقق یافته است؛

پ. ۳۰ میلیون ریال برای تعدیل نرخ کرایهٔ حمل و نقل، از این مبلغ، ۱۰ میلیون ریال از درآمدهای کسب شده از انحصار وسایل نقلیهٔ موتوری به دست می‌آید، ۱۵ میلیون ریال از سود فروش گواهی‌های صادراتی و ۵ میلیون ریال از صرفه‌جویی‌های بودجهٔ سال ۳۶-۱۹۳۵ م/۱۶-۱۳۱۵ ش. تحقق خواهد یافت.

وضعیت مالی

ارائه ارزیابی دقیقی از وضعیت مالی کنونی دولت ایران با هیچ روشی امکان پذیر نیست، زیرا اطلاعات ضروری در دسترس نیست. بازمینی قرارداد شرکت نفت ایران - انگلیس به پرداخت مجموع نزدیک ۴,۰۰۰,۰۰۰ پوند برای سال ۱۹۳۱ و ۱۹۳۲ و حل و فصل تمام اختلافاتی که با دولت ایران به وجود آمده بود، انجامید. و حق الامتیاز و مالیات‌های پرداختی شرکت نفت به دولت ایران برای سال ۱۹۳۳ و ۱۹۳۴ به ترتیب مبلغ ۱۷۵۸/۰۱۳ و ۲/۱۵۹/۱۴۲ پوند بود.

پرداخت‌های مصوب در بودجه در طی پنج سال گذشته شامل بیش از ۶,۰۰۰,۰۰۰ پوند برای تدارکات دریایی و نظامی، ۴۹۰,۰۰۰ پوند برای بازپرداخت بدهی پیش از جنگ به دولت شاهنشاهی بریتانیا، ۱,۱۰۵,۰۰۰ پوند برای مصالح و ساختمان راه آهن و حدود ۱,۰۰۰,۰۰۰ پوند برای اهداف صنعتی، از قبیل خرید کارخانه‌های قند، کارخانه‌های پارچه بافی، دادن یارانه برای تشویق صنایع بر اساس تولید ملی و غیره است. برخی از این پرداخت‌ها «مساعده» نامیده می‌شود ولی با این همه، این مساعده‌ها از ذخیره ملی ارز خارجی بیرون کشیده نشده است. علاوه بر این پرداخت‌های خارجی که سرجمع حدود ۹,۲۴۰,۰۰۰ پوند است، همزمان با پایان سال ۱۹۳۳ بیش از ۲,۰۰۰,۰۰۰ پوند برای خرید شمش طلا و نقره هزینه شد که به عنوان پشتوانه برای اسکناس رایج به تهران انتقال یافت. کل هزینه‌های مصوب در بودجه، تا جایی که معلوم است، تقریباً با پرداخت‌های مربوط به آن به اضافه تراز مفروض که برای مارس ۱۹۳۱ به حساب آمده بود، برابر بود. البته ممکن است برخی از پرداخت‌های مصوب در بودجه، به ویژه تمام مبلغ ۲,۷۰۵,۰۰۰ پوند در نظر گرفته شده در قانون متمم بودجه سال ۳۶-۱۹۳۵ که تنها در مارس ۱۹۳۵ تصویب شد، هرگز به مرحله اجرا در نیاید و یا اینکه احتمالاً هنوز به مرحله اجرا در نیامده است. همچنین شاید پرداخت‌های مربوط به بودجه از سایر منابع، آشکار نشده است.

بنابراین براساس شواهد ناقصی که منتشر گردیده، پیشنهاد شده است که در زمان حاضر هزینه دولت ایران برای تمام اهداف به‌طور قطع فراتر از درآمدهای به دست آمده از کلیه منابع شناخته شده است و اینکه اندوخته ملی که در خارج نگهداری می‌شود اندک است. همچنین در طرف مقابل ممکن است گفته شود که بدهی‌های

دولتی هم در داخل و هم در خارج، کم است، وام ۴۹۰،۰۰۰ پوندی پیش از جنگ، در سال ۱۹۳۳ به دولت انگلستان پرداخت شده است؛ هزینه کنونی ساخت راه آهن غیرعادی است و اگرچه تاکنون در این سال اتفاق نیفتاده اما به زودی به نقطه اوج خود خواهد رسید؛ و حق امتیازات نفت و موارد دیگر علائمی از افزایش را نشان می دهد. با توجه به بدهی های اندک خارجی، به زحمت می توان این وضعیت را وخیم توصیف کرد. بعید است که رهایی از وضع موجود از طریق تحمیل مالیات های بیشتر قابل حصول باشد زیرا بار مالیات ها مخصوصاً برای طبقات فقیر، هم اکنون بیش از حد سنگین است. از طرف دیگر واقعیت این است که دولت ایران به منظور خودداری از توسل جستن به وام خارجی، به هر وسیله ممکن متوسل شود.

ارز

نگرانی پیوسته دولت ایران حفظ ارزش مبادله ایی ارز بوده است اما نوسانات نامنظم قیمت جهانی نقره هر چند وقت یک بار تمامی تلاش های صورت گرفته در این خصوص را شکست داده است.

قانون مربوط به کنترل ارز در فوریه ۱۹۳۰، از فعالیت ارزی که آزادانه در بازار انجام می شد و ارتباطی به نرخ های رسمی نداشت، جلوگیری نکرد. کنترل [بر ارز] در فوریه ۱۹۳۲ افزایش یافت اما الزام صادرکنندگان برای فروش ارز خارجی خود به دولت، تا می ۱۹۳۳ به تأخیر افتاد. در این زمان تقاضا برای ارز خارجی کاهش یافته بود و در موازات با کاهش ارز دلار، ارزش ریال افزایش یافت. در نتیجه اندوخته بزرگی از صادرکنندگان (حدود ۷۰۰،۰۰۰ پوند) در بانک ها به حساب دولت انباشته شد و به جای یک دارایی با ارزش، به منبعی از گرفتاری [تبدیل شد] و به منظور خلاص شدن از پول خارجی بدون زیان به بانک ها یا دولت، راه حل های متفاوتی اتخاذ گردید.

[پس از این]، دوره ایی از ثبات نسبی پیش آمد تا اینکه افزایش شدید قیمت نقره در اواخر سال ۱۹۳۴ خود را نشان داد. برای مدتی بانک ملی تلاش کرد علی رغم افزایش قیمت نقره، نرخ پوند را به حدود ۸۰ ریال نگه دارد، در نتیجه اینکه صادرات غیرقانونی ریال نقره در مقیاس وسیعی گسترش یافت. بنابراین به دنبال رکورد بالای قیمت نقره در لندن، نرخ ها در پایان دسامبر و در آوریل تعدیل شد و قیمت هر پوند

به ۵۱/۹۰ ریال کاهش یافت. با این نرخ، صادرات عملاً غیرممکن بود. بانک‌ها برای خرید ارز خارجی تمایل نداشتند و معامله گران بازار ارائه ارز به نرخهای بالاتر را شروع کردند. بانک‌ها نرخهایشان را به حدود [هر پوند] ۶۰ ریال تعدیل کردند که تاکنون کاملاً بالاتر از ارزش نقره بوده و از شروع ژوئن، نرخ [ارز] امکان یافته بود تا خود را با عرضه و تقاضا تعدیل کند و [در نتیجه] تمام تلاشها برای کنترل آن رها شده بود. در طی ژوئن میانگین قیمت هر پوند ۷۹/۷۰ ریال بود. سکه‌های نقره هم اکنون کمیاب شده و تردیدی نیست که به زودی از گردش خارج خواهند شد. به عنوان یک اقدام موقت اضافی، برای تسکین کمبود فزاینده پول خرد، سکه‌های مسی به گردش افتاده است.

میانگین ماهانه نرخ ارز از ۱۹۳۰ تا ژوئن ۱۹۳۵ در پیوست شماره X به‌طور مفصل مشخص شده است.

در متمم بودجه ۳۴-۱۹۳۳ مبلغ نامعینی برای استفاده به عنوان سرمایه تعدیل ارز تدارک دیده شده است. تاکنون هیچ چیز درباره این وجوه شنیده نشده و باور بر این است که این مبلغ نسبتاً چشمگیر بوده است. برخی از شخصیت‌های مهم به دلیل دستکاری قیمت گواهینامه‌های صادراتی به عنوان وسیله‌ای برای برطرف کردن نوسات ارز بر جامعه تجاری توسط مقامات ایرانی دستگیر شده‌اند. بنابراین وقتی که در مارس ۱۹۳۵ قیمت هر پوند به حدود ۶۵ ریال کاهش یافت، بانک ملی قیمت خرید خود برای گواهینامه‌های صادراتی از ۹ درصد به ۲۵ درصد پرداخت اضافی و قیمت فروش خود را از ۱۳/۵ درصد به ۳۰ درصد پرداخت اضافی، افزایش داد؛ با این روش شیوه‌ای از جوایز صادراتی تا حدی متناسب با کاهش نرخ ارز به صادرکنندگان اعطا می‌شد و فشاری مشابه به واردکنندگان تحمیل می‌گردید. در جولای ۱۹۳۵ هنگامی که یک بار دیگر قیمت هر پوند به ۸۰ ریال و یا بیشتر از آن رسیده بود، قیمت خرید گواهینامه‌های صادراتی یکباره تا ۱۰ درصد و قیمت فروش تا ۱۵ درصد پرداخت اضافی کاهش یافت.

پول رایج

قانون مارس ۱۹۳۰ که استاندار طلا [را به عنوان پایه پول] معرفی می‌کرد، هرگز به اجرا درنیامد. دومین قانون پول رایج که در ۱۳ مارس ۱۹۳۲ تصویب شد، یک

طلائی پهلوی (واحد پول رایج) را برابر با یک پوند طلا تعیین کرد و این واحد پولی به ۱۰۰ ریال طلا تقسیم می‌شد. اسکناس‌های جدید توسط بانک ملی منتشر شد تا جایگزین اسکناس‌هایی شود که بیشتر توسط بانک شاهنشاهی ایران منتشر شده بود. حداکثر [حجم] در گردش اسکناس‌های جدید ۳۴۰ میلیون ریال بود، در مقابل این حجم از اسکناس، ۱۰۰ درصد نقره (از جمله شامل نقره در گردش)، نگهداری می‌شد. اسکناس‌ها به موقع منتشر شد و ریال‌های نقره برابر با ارزش قران‌های نقره ضرب و جایگزین آن شد. ریال [جدید] هرگز طلائی پهلوی را تثبیت نکرد و پول رایج در واقع براساس معیار نقره باقی ماند و وجود [پول] پهلوی تنها به طور اسمی بود.

هم زمان با پایان سال ۱۹۳۳ خریدهای اساسی شمش طلا و نقره در لندن انجام گرفت و به عنوان پشتوانه‌ای در برابر افزایش پیشنهادی نشر اسکناس نگهداری شد. در سپتامبر ۱۹۳۴ سندی تصویب شد که افزایش نشر اسکناس را از ۳۴۰ میلیون به ۸۰۰ میلیون ریال مجاز می‌کند و در مقابل آن وثیقه حداقلی ۶۰ درصد، شامل طلا، نقره و ارز خارجی قرار داد. همچنین می‌بایستی اسکناس‌های جدیدی به ارزش ۳۰۰ میلیون ریال به عنوان ذخیره برای جایگزین کردن با اسکناس‌های کهنه نگهداری می‌شد. افزایش پیشنهادی برای اسکناس در گردش، در نتیجه ناکافی بودن پول موجود در گردش و همچنین نیاز به تأمین مالی ساختمان راه آهن و سایر کارخانه‌های دولتی قابل درک بود. اسکناس‌های جدید تا ژوئن ۱۹۳۵ هنوز چاپ نشده بود.

چنانکه پیش از این در قسمت مربوط به ارز اشاره شد، ریال و استاندارد نقره در اوایل سال ۱۹۳۵ از هم جدا شد و به نظر می‌رسد که این تفکیک همیشگی باشد. بانک ملی در بیانیه‌های منتشر شده خود حق تقدمی را برای پذیرش استاندارد طلا بیان کرده است اما در این خصوص تا این لحظه هیچ تصمیمی اعلام نشده است. پول‌های رایج در گردش که در حال حاضر توسط بانک ملی منتشر می‌شود، شامل اسکناس‌های ۵، ۱۰، ۲۰، ۵۰، ۱۰۰، ۵۰۰ و ۱۰۰۰ ریالی و سکه‌های نقره‌ای نیم ریالی، یک ریالی، دو ریالی و سکه‌های نیکل ۵، ۱۰ و ۲۵ دیناری (هر دینار معادل ۱ ریال است) است و در آوریل ۱۹۳۵ دولت ضرب مبلغ دو میلیون ریال از سکه‌های مسی ۵، ۱۰ و ۲۵ دیناری را تصویب کرد و همچنین معادل آن از سکه‌های

مسی قدیمی به گردش افتاد. در ژوئن وقتی که کمبود سکه‌های نقره‌ای بیشتری آشکار شد، اجازه ضرب سکه‌های مسی بیشتر به ارزش ۵ میلیون ریال داده شد، افزایش اسکناس‌های در گردش به‌طور پیوسته ادامه دارد و حجم اسکناس در گردش در ۲۶ دسامبر ۱۹۳۲م/۶ دی ۱۳۱۱ش. تقریباً ۳۲۵ میلیون ریال و در ۱۲ مارس ۱۹۳۵م/۲۲ اسفند ۱۳۱۳ش. حدود ۴۲۱ میلیون ریال بود.

یک ذخیره طلا به مبلغ حدود ۴/۷۰۰/۰۰۰ پوند استرلینگ (هر اونس خالص یکصد و چهل شیلینگ) در بانک ملی نگهداری می‌شود؛ قسمت بیشتر این ذخیره پیش از این دارایی دولت بود و در ژوئن ۱۹۳۵ بخشی از سرمایه بانک ملی را تشکیل می‌داد.

بانکداری

بانک شاهنشاهی ایران قدیمی‌ترین بانک ایران است و ۴۵ سال پیش طبق اجازه و امتیاز دولت ایران تأسیس شده است. در می ۱۹۳۰ امتیازنامه بانک مورد بازبینی قرار گرفت و حق انتشار اسکناس توسط این بانک در ازای پرداخت غرامت لغو گردید. دفتر اصلی بانک در تهران است و علاوه بر آن ۱۷ شعبه در ایران و دو شعبه در عراق و یک دفتر در لندن دارد.

نشان بانک ایران یا همان بانک ملی، در سال ۱۹۲۷م/۱۳۰۶ش. تأسیس شد. این بانک یک بانک دولتی است و با یک سرمایه معجز ۲۰ میلیون ریالی تشکیل شده که ۸ میلیون ریال از سرمایه پرداختی آن توسط دولت تهیه شده است. بانک حق انحصاری نشر اسکناس را دارد و نشر اسکناس از سال ۱۹۳۲ عملی شده است. بانک ملی بیش از ۳۰ شعبه در ایران دارد و [شعب] بانک میدلند^۱ در لندن از نمایندگان آن هستند. آخرین گزارش ترازنامه منتشر شده، سود خالص ۲،۱۵۸،۷۰۸،۹۵ ریالی برای سال منتهی به ۲۰ مارس ۱۹۳۵ نشان می‌دهد. یک مدیر ایرانی جایگزین مدیر آلمانی دفتر تهران شده و شماری دیگر از کارمندان ایرانی جایگزین کارمندان آلمانی شده‌اند.

در جولای ۱۹۳۵م/تیر ۱۳۱۴ش. بخشی از ذخیره طلا که به حساب دولت ایران در بانک ملی نگهداری می‌شد و بالغ بر بیش از ۳،۰۰۰،۰۰۰ پوند بود، به عنوان

1. Midland Bank.

بخشی از سرمایه بانک ملی، به طور قطع به این بانک انتقال یافت. سرمایه بانک از ۲۰ میلیون ریال - تنها ۸ میلیون آن پرداخت شده بود - به ۳۰۰ میلیون ریال افزایش یافت که از این مقدار مبلغ ۲۲۶ میلیون ریال پرداخت شد. از این مبلغ اخیر، حدود ۲۱۶/۸ میلیون ریال شامل طلای انتقال یافته^۱ است، - ۱ ریال معادل ۰/۷۳۲۲۳۸۲ گرین طلا تعیین شده است - و ۱/۹ میلیون ریال نیز نتیجه سودی است که سال‌ها قبل توسط بانک ملی به دست آمده و ۸ میلیون ریال دیگر آن سرمایه‌ایی است که قبلاً پرداخت شده است. بنابراین طلای منتقل شده به سرمایه بانک، پیش از این به عنوان پشتوانه اسکناس در نظر گرفته شده بود اما مسکوک و ارز خارجی که پشتوانه اسکناس قرار گرفته، هنوز بیش از ۶۰ درصد سرمایه قانونی آن را تشکیل می‌دهد.

بانک کشاورزی و صنعتی که قبلاً شعبه‌ایی از بانک ملی بود، در می ۱۹۳۳ با اختصاص سرمایه‌ایی ۲۰ میلیون ریالی به موسسه‌ایی مستقل تبدیل شد. بانک کشاورزی و صنعتی یک بانک دولتی است و وظیفه مالی آن تشویق و حمایت مالی برای توسعه ضروری کشاورزی و صنعت در سرتاسر کشور است. تاکنون چندین شعبه بانک کشاورزی در ایالات افتتاح شده است.

بانک روسی با چندین شعبه محدود در ایالات صرفاً به تأمین مالی بازرگانی ایرانی - شوروی علاقه‌مند است. بانک عثمانی شعباتی در تهران، همدان و کرمانشاه دارد که تا حد زیادی به ترانزیت بازرگانی بین ایران و عراق می‌پردازد.

بانک پهلوی که تحت نظارت مدیرکل دارایی نیروهای مسلح است عمدتاً به مبادلات داخلی و محاسبات ارتش می‌پردازد.

بیمه

چندین شرکت بیمه خارجی از جمله شرکت‌های بیمه انگلیسی در ایران مشغول فعالیت‌اند. درخواست ثبت این گونه شرکت‌ها به بخشی مربوط می‌شود که قوه مقننه در رأس آن قرار دارد. همین بخش با پروژه‌ایی برای تأسیس یک شرکت بیمه دولتی و همچنین با قانون مصوب دولت برای تقاضای وثیقه‌های نقدی جهت تمام شرکت‌های بیمه ارتباط دارد و این وثیقه‌ها همراه با بخشی از حقوق بیمه جمع‌آوری شده در ایران، می‌بایستی به سهام یا اوراق قرضه یک شرکت رهنی زمین، تبدیل شود.

1. The gold transferred.

این پیشنهادها نگرانی چشمگیری را در میان شرکت‌های بیمه که در ایران فعالیت می‌کنند افزایش داده است؛ با این وجود این پیشنهادات تا کنون به اجرا در نیامده و ممکن است که تعدیل شوند.

III. بازرگانی

قانون انحصار تجارت خارجی: پیش از این در مقدمه، خلاصه‌ایی از این قانون ذکر شد. طبق شرایط اصلی این قانون تمام تجارت خارجی کشور در انحصار دولت اعلام شد، دولت حق واردات و صادرات تولیدات طبیعی و صنعتی و همچنین حق تصمیم‌گیری موقت یا دائمی تمام مقدار واردات و صادرات را برای خود حفظ می‌کند. [برخی از جزئیات قانون انحصار به شرح زیر است]:

طبق این قانون واردات مشروط به صدور محصولات ایرانی با ارزشی برابر آن است. صادرکنندگان بایستی جوازهای صادراتی را که نشان دهنده ارزش کالاهایی است که واقعاً صادر شده‌اند، دریافت نمایند: این جوازها قابل واگذاری است و واردکنندگان برای ارئه درخواست‌هایشان جهت دریافت جواز واردات می‌توانند آن را خریداری کنند. جوازهای صادرات نباید در مقابل فراورده‌های نفتی یا محصولات شیلات صادر شود. برای صدور محصولاتی که صادرات انحصاری را تشکیل می‌دهند، یعنی تریاک و خاک سرخ، صادرکنندگان تنها حق دارند جوازهایی به ارزش ۲۵ درصد محصول صادراتی دریافت کنند.

در مورد واردات [آن دسته از کالاهایی] که دولت خودش تمایلی به انجام آن ندارد، می‌تواند برای افراد یا شرکت‌ها جواز واردات صادر کند. جواز واردات غیرقابل واگذاری است و اعتبار این مجوز بیش از یک سال نخواهد بود. به عنوان یک قاعده کلی، جوازهای وارداتی، تنها با ارائه گواهینامه صادرات و با ارزش برابر، صادرخواهد شد.

الزام به ارائه مجوزهای صادراتی، درخصوص کالاهای وارد شده توسط دولت برای نیازهای خود و کالاهای وارد شده به صورت ترانزیت و ماشین‌آلات وارد شده تحت جواز ویژه به منظور کاهش وابستگی کشور به واردات خارجی، نادیده گرفته می‌شود.

سال اقتصادی جدید به جای ۲۲ مارس، در ۲۳ ژوئن ۱۹۳۱ م / ۱ تیر ۱۳۱۰ ش.

شروع و در ۲۱ ژوئن سال ۱۹۳۲ پایان خواهد یافت. پیش از تاریخ قبلی، دولت مقادیر کالاهایی که می‌بایستی در طی سال اقتصادی وارد شود، اعلام خواهد کرد. کالاها به دو دسته تقسیم خواهند شد، [یک دسته از] کالاهایی که تنها دولت می‌تواند وارد کند و [یک دسته] از کالاهایی که اشخاص و شرکت‌ها تحت مجوز دولت و با سهم‌های ثابت می‌توانند وارد نمایند.

عوارض گمرکی برای تمام کالاهای وارداتی به نرخ ۵۰ قران به پوند طلا جمع‌آوری خواهد شد. سهام واردات در میان پست‌های گمرکی مختلف تقریباً به همان تناسب واردات واقعی سال‌های پیش تقسیم خواهد شد. به جز در مواردی که خود دولت دست به اجرای صادرات خواهد زد، هیچ محدودیتی برای صدور محصولات ایرانی وجود نخواهد داشت.

تمام صادرات می‌بایستی توسط اداره گمرکات ارزش‌گذاری شود و مجوزهای صادراتی تنها به مدت سه ماه اعتبار خواهد داشت.

صادرکنندگان می‌بایستی ارزش خارجی خود را در طی ۸ ماه به دولت بفروشند مگر اینکه آنها کالاهایی را طبق جواز، به همان ارزش [صادرات] در طی این دوره وارد کرده باشند. دولت حق معاف کردن صادرکنندگان خاصی را از این تعهد حفظ می‌کند.

دولت ایجاد اقداماتی برای بهبود تولیدات صادراتی و استانداردهای کیفیت را تصویب کرده که به موجب آن به کالاهای باکیفیت پایین جواز صادرات داده نخواهد شد.

اگرچه جرح و تعدیل‌هایی برای اصلاح قانون انحصار تجارت خارجی، از زمان تصویب این قانون تاکنون صورت گرفته است، اما مختصری که در بالا گفته شد، خطوط کلی این قانون را که هم اکنون نیز جاری است، توصیف می‌کند. تغییرات اساسی این قانون این بود که الزام صادرکنندگان به فروش ارزش خارجی‌شان به دولت بعداً لغو شد، خرید و فروش جوازهای صادراتی در بانک ملی متمرکز شد و جوازهای صادراتی تنها برای واردات مبلغ ۸۵ درصد ارزش کالاهای صادر شده اعتبار داشت. به موجب ماده‌ایی که در قانون مؤسسات بازرگانی اتحاد شوروی در ایران بود، صادرکنندگان از الزام فروش ارزش خارجی خود [به دولت] معاف شدند. پیرو سیستم جوازهای وارداتی و در چارچوب محدودیت‌های سالانه سهام واردات

برای هر دسته از کالاها، شرکت‌های خصوصی برای عملی کردن فعالیت‌های وارداتی همانند گذشته آزاد بودند و صادرات، در بیشتر موارد به‌جز الزام قبلی برای فروش ارز به دولت، ظاهراً آزاد باقی ماندند. بنابراین شاید گفته شود که انحصار تجارت خارجی آن گونه که در سال ۱۹۳۱ به اجرا درآمد، تا حد زیادی نظری و عمدتاً وسیله‌ای برای تدوین قواعد واردات بود.

اهداف قانون «انحصار تجارت خارجی». اهداف قانون انحصار تجارت خارجی قبلاً در بالا نشان داده شده است. اهداف مهمتر بطور مناسبی به شرح زیر خلاصه می‌شود:

۱. ثبات بخشیدن به پول از طریق:
الف. تراز کردن واردات و صادرات
ب. کاهش واردات [کالاهای] لوکس
۲. افزایش قدرت چانه‌زنی کشور در موضوعات بازرگانی به ویژه در روریاوی با اتحاد جماهیر شوروی
۳. از میان برداشتن واردات رقیب تولیدات داخلی و تسهیل توسعه صنایع داخلی
۴. بهبود و تقویت زراعت محصولات طبیعی
۵. تسهیل صادرات به گونه‌ایی که این صادرات برای پرداخت واردات ضروری کافی باشد.

بازرگانی خارجی

تراز بازرگانی خارجی ایران در سال ۳۴-۱۹۳۳، یعنی آخرین سالی که آمار و ارقام آن در دسترس نیست، در مقایسه با سال قبل به شرح زیر است:

واردات	۱۹۳۲-۳۳ (ریال)	۱۹۳۳-۳۴ (ریال)	افزایش یا کاهش به درصد %
مال التجاره، شمش و مسکوک	۶۱۱,۶۶۵,۰۹۰	۶۰۵,۴۹۴,۴۹۹	-۱
[کالاهای] معاف از عوارض گمرکی	۴۵,۹۱۳,۴۶۵	۹۲,۷۶۱,۲۹۸	+۱۰۲
شمش*	-	۱۴۳,۴۸۰,۵۵۳	-
کل	۶۵۷,۵۷۸,۵۵۵	۸۴۱,۷۳۶,۳۵۰	+۲۸
کل	(۶,۶۹۱,۵۴۹ پوند)	(۱۰,۴۶۲,۸۵۱ پوند)	+۵۶/۴۰

صادرات	۱۹۳۲-۳۳ (ریال)	۱۹۳۳-۳۴ (ریال)	افزایش یا کاهش به درصد %
مال التجاره، شمش، مسکوک و شیلات	۵۳۱,۷۷۵,۶۱۴	۴۸۰,۳۱۵,۷۲۲	۹/۷۰
فرآورده های نفتی	۱,۱۴۳,۲۷۹,۸۲۵	۱,۳۳۶,۹۴۱	+۱۶/۹۰
کل تجارت	۲,۳۳۲,۶۳۳,۹۹۴	۲,۶۵۸,۹۹۳,۷۷۱	+۱۴
	(۲۳,۷۳۶,۹۹۰ پوند)	(۳۳,۰۵۱,۵۰۷ پوند)	+۳۹/۴۰
مازاد صادرات و واردات	۱,۰۱۷,۴۷۶,۸۸۴	۹۷۵,۵۲۱,۰۷۱	-۴/۱۰
	(۱۰,۳۵۳,۸۹۲ پوند)	(۱۲,۱۲۵,۸۰۵ پوند)	+۱۷/۱۰

*. مربوط به طلا که به صورت شمش توسط بانک ملی ایران وارد شده است.

نرخ تبدیل ارز:

سال ۱۹۳۲-۳۳، یک پوند برابر ۲۰۹۸ ریال
 سال ۱۹۳۳-۳۴ یک پوند برابر با ۴۵۸۰ ریال

[در این دو سال] هلم واردات کالاهای مشمول عوارض و هم صادرات مال التجاره، کاهش نشان می دهد. افزایش زیاد در واردات [کالاهای] معاف از عوارض گمرکی عمدتاً به حساب شرکت نفت ایران - انگلیس بوده که همچنین

فعالیت فزاینده آن در طی سال، در صادرات بیشتر فراورده‌های نفتی انعکاس یافته است. ارقام بالا که از فهرست کلی اداره گمرکات ایران استخراج شده، مازادی از صادرات کل بر واردات کل در سال ۳۴-۱۹۳۳ به مبلغ ۹۷۵،۵۲۱،۰۷۱ ریال یا حدود ۱۲،۱۲۵،۸۰۵ پوند را نشان می‌دهد. روش ایرانی‌ها برای دستیابی به بالانس تجاری، کسر کردن صادرات بازرگانی (یعنی به استثنای صادرات فراورده‌های نفتی و تولیدات شیلات) به مبلغ ۴۶۶،۱۲۵،۲۴۷ ریال از واردات بازرگانی (یعنی به استثنای شمش طلا و واردات معاف از مالیات گمرکی) به مبلغ ۶۰۵،۴۹۴،۴۹۹ ریال، است. بنابراین، [با این روش] برای این سال یک تراز منفی ۱۳۹،۳۶۹،۲۵۲ ریالی یا حدود ۱/۷۳۲/۳۷۰ پوندی به دست می‌آید. واضح است که این دو روش محاسبه، برداشت‌های کاملاً متفاوتی از تراز واقعی بازرگانی را نشان می‌دهد. حق الامتیاز بسیار چشمگیر نفت و فروش ارز خارجی در داخل ایران توسط شرکت نفت ایران-انگلیس همراه با درآمد حاصل از شیلات دریای خزر، سهم بسیار قابل ملاحظه‌ایی در تراز پرداخت‌های ایران بازی می‌کند و در هر نوع بررسی این مسئله، می‌بایستی مورد توجه قرار گیرد.

واردات

جدول زیر مهمترین واردات مال‌التجاره ایران در طی سال‌های ۳۳-۱۹۳۲ و ۳۴-۱۹۳۳ را نشان می‌دهد.

۱۹۳۲-۳۳	۱۹۳۲-۳۳	۱۹۳۳-۳۴	۱۹۳۲-۳۳	
ارزش به ریال		وزن به من (۶/۵ پوند)		
۴۵۹/۴۰۸	۵۷۹/۴۹۷	۱۶۷/۸۱۶	۱۹۵/۹۱۲	دام زنده
۹۶/۲۴۱/۳۳۸	۱۰۴/۶۴۲/۴۹۰	۱۵/۴۲۰/۳۷۰	۱۸/۷۴۹/۲۵۶	غذا و مشروبات
۶۰/۳۵۸/۰۳۷	۷۱/۶۹۹/۰۸۳	۲۹/۶۳۳/۱۹۰	۳۱/۹۸۳/۸۹۵	مواد خام و کالاهای نیمه ساخته شده
۴۴۴/۵۵۴/۰۳۲	۴۳۴/۳۱۶/۳۳۰	۳۴/۴۳۷/۱۰۰	۱۳/۵۳۱/۵۰۱	مصنوعات
۴/۲۰۲/۳۶۳	۴۲۷/۶۹۰	۶/۸۱۳	۲۹۴	فلزات گرانبها و مسکوکات طلا و نقره
۶۰۵/۴۹۴/۴۹۹	۶۱۱/۶۶۵/۰۹۰	۷۹/۶۶۵/۲۸۹	۶۴/۴۶۰/۸۵۸	جمع
۷/۵۲۶/۳۴۵)	۶/۲۲۴/۳۳۲)	(۲۳۲/۸۲۷ تن)	(۱۸۸/۳۸۸ تن)	
پوند)	پوند)			

نکته: ارقام بالا به غیر از واردات معاف از عوارض گمرکی به حساب شرکت نفت ایران و انگلیس است.
اگرچه واردات سال ۳۴-۱۹۳۳ برحسب ریال، اندکی پایین تر بود اما بر حسب پوند استرلینگ به اندازه حدود ۱،۳۰۰،۰۰۰ پوند عملاً بالا تر بود.

ماهیت واردات

واردات اصلی سال ۳۴-۱۹۳۳، پارچه‌های پنبه‌ای، وسایل موتوری و قطعات یدکی، مصالح راه‌آهن، قند، ماشین‌آلات و قطعات آن، چای، نخ پنبه‌ای و سیمان بود. در اینجا کاهش چشمگیری در کالاهای مصرفی و افزایش واردات ماشین‌آلات، وسایل حمل و نقل، مصالح راه‌آهن و سیمان وجود دارد. این روند، به همان شکلی که صنایع داخلی سهم فرایندهایی از تقاضا برای کالاهای مصرفی را تأمین می‌کنند، متحمل است همچنان ادامه یابد و [در عوض] ماشین‌آلات بیشتری برای تجهیز صنایع رو به گسترش و برای تأمین نیازمندی‌های راه‌آهن و حمل و نقل جاده‌ای، مورد نیاز است. کاهش قابل توجهی در واردات فراورده‌های نفتی که تماماً از اتحاد شوروی وارد می‌شد، صورت گرفته و تقاضای رو به رشدی در داخل کشور برای توسعه هرچه بیشتر میدان‌های نفتی ایران به وجود آمده است.

واردات کالاهای پنبه‌ای از ۱۶۸،۷۲۷،۰۰۰ ریال به ۱۴۳،۱۹۱،۰۰۰ ریال (حدود ۱،۷۸۹،۸۸۵ پوند) کاهش یافت. سهم اتحاد شوروی از این تجارت از ۷۱،۳۳۸،۵۹۸ ریال (۷۲۵،۹۴۰ پوند یا ۴۲ درصد کل واردات) در سال ۳۳-۱۹۳۲ به ۳۶،۶۳۲،۶۷۳ ریال (۳۴۰،۴۵۵ پوند یا ۲۵/۶ درصد کل واردات) در سال ۳۴-۱۹۳۳، کاهش یافت. عمدتاً رقابت ژاپن باعث این نتیجه شد، واردات از ژاپن، از ۱۹/۵ درصد به ۴۵/۶ درصد کل واردات افزایش یافته است. سهم انگلستان [از این تجارت] از ۱۹/۴ درصد به ۱۶/۴ درصد کاهش یافت و سهم هند انگلیس در حدود ۷/۶ درصد بدون تغییر باقی مانده است.

تحلیل جزئی‌تر واردات کالاهای پنبه‌ای، بعداً ارائه خواهد شد.
در خصوص بازار وسایل نقلیه موتوری، ایالات متحده آمریکا با فروش ۱۷۸۰

دستگاه، به آسانی برتری خود را حفظ کرد که این [میزان] بیانگر ۸۱/۶ درصد کل واردات کشور ایران است. در مقایسه با این، ۱۶۵ دستگاه از انگلستان، ۵۱ دستگاه از آلمان و ۴۹ دستگاه از چک اسلواکی وارد شد.

مصالح راه آهن جزو اقلامی است که احتمالاً برای دو یا سه سال آینده مهم بودنش ادامه یابد، عمدتاً از اتحاد شوروی می آید (۳۶/۶ میلیون ریال از کل ۵۲/۴ میلیون ریال مصالح وارداتی) که یک قرارداد بسیار بزرگ برای عرضه ریل ها حفظ کرده بود؛ آلمان، چک اسلواکی و آمریکا نیز [از دیگر کشورهای تأمین کننده مصالح راه آهن هستند].

سهم واردات قند که در سال ۱۹۳۳-۳۴ مبلغ ۹۸/۹ میلیون ریال بود، به ۵۳ میلیون ریال کاهش یافت که از این مقدار، بلژیک ۴۰/۳ درصد، اتحاد شوروی ۳۱/۱ درصد، جاوه ۸/۴ درصد، چک اسلواکی ۷/۸ درصد و مصر ۵/۱ درصد واردات را تأمین می کنند. قیمت داخلی قند اخیراً کاهش یافته است که بدون تردید عمدتاً ناشی از کنترل تجارت قاچاق است.

واردات قابل ملاحظه ماشین آلات صنعتی در طی دو سال گذشته بیانگر افزایش توسعه صنعتی کشور است. کل واردات ماشین آلات (از جمله شامل ۱۱ لوکوموتیو)، در سال ۱۹۳۳-۳۴ به ارزش حدود ۵۷۳/۶۷۰ پوند بود، [از این مبلغ]، سهم آلمان ۲۱۲/۵۷۰ پوند بود و [کشورهای] چک اسلواکی ۱۴۱/۱۴۰ پوند، انگلستان ۶۸/۴۸۵ پوند و سوئد ۵۸/۳۶۰ پوند آن را عرضه کرده اند. ماشین آلات صنعتی همانند ماشین آلات کشاورزی از پرداخت عوارض گمرکی معاف است.

واردات چای اندکی کمتر از ۳۴/۳۴۰/۰۰۰ ریال (۴۲۹/۲۵۰ پوند) بود، ارزش واردات چای از هند ۳۲۸/۰۵۰ پوند و از سیلان ۳۹/۰۱۰ پوند بوده است.

واردات نخ پنبه با حدود یک سوم کاهش به ۲۱/۲۸۶/۰۰۰ ریال رسید که از این مقدار، هند ۵۹/۳ درصد و ژاپن ۳۸/۷ درصد را تأمین کردند. در سال پیش رو سهم هند ۴۷/۹ درصد و سهم ژاپن ۴۹/۷ درصد بود. واردات نخ پنبه اکنون منع شده و نیازهای [کشور] تا جایی که ممکن است با تولیدات داخلی تأمین می شود.

در واردات کالاهای پشمی کاهش صورت گرفته است. از مجموع ۱۳،۳۲۰،۰۰۰ ریال واردات کالاهای پشمی سهم انگلستان با ۲۲/۸ درصد، بالاتر از سال گذشته بود، این در حالی است که سهم انگلستان در سال گذشته ۱۷/۶ درصد بود. واردات

از فرانسه و بلژیک، که با بیشترین میزان باقی مانده محاسبه شده، تا حدی پایین تر بود و واردات از ژاپن با ۷۶۱،۰۰۰ ریال به طور چشمگیری بیشتر از سال گذشته بود.

واردات از انگلستان

واردات اقلام بازرگانی از انگلستان، طی سال ۳۴-۱۹۳۳ با ۶۳،۱۰۷،۹۲۴ ریال (۷۸۸،۸۵۰ پوند) حدود ۹/۵ میلیون ریال کمتر از سال ۳۳-۱۹۳۲ بود. با این حال واردات معاف از عوارض گمرکی بالغ بر ۲۱۷،۶۴۸،۵۳۰ ریال (۲،۷۲۰،۶۰۰ پوند) - شامل ۱۴۳/۴۸ میلیون ریال شمش طلا - بود که در مقایسه با سال گذشته، ۳۱،۶۸۵،۹۶۶ ریال (۳۹۶،۰۷۰ پوند) کمتر بود. واردات از انگلستان صرف نظر از شمش طلا، در مجموع ۱۳۷،۲۷۵،۹۰۰ ریال بود و در مقایسه با ۱۵/۸ درصدی سال گذشته، ۱۹/۶ درصد کل واردات را تشکیل می دهد.

اقلام زیر بیش از ۷۲ درصد کل اقلام تجاری وارداتی انگلستان به ایران در طی سال ۳۴-۱۹۳۳ را تشکیل می دهد:

منسوجات

واردات پارچه های پنبه ای ۲۳/۵ میلیون ریال (۷۸۰۲۹۳ پوند) بود که ۱۶/۴ درصد کل واردات این نوع پارچه را به خود اختصاص داد. اگر چه واردات به طور واقعی ۹،۱۶۳،۰۰۰ ریال (۱۱۴،۵۳۵ پوند) کمتر از سال گذشته بود اما درصد واردات علی رغم رقابت شدید ژاپنی ها و اتحاد شوروی، تنها ۳ درصد کمتر شد.

[پارچه های] پشمی

واردات پارچه های پشمی بهبودی را نشان می دهد و در مقایسه با واردات ۲،۹۳۳،۲۳۵ ریال (۲۹،۸۵۰ پوند) در سال ۳۳-۱۹۳۲، [واردات آن در سال ۳۴-۱۹۳۳] بالغ بر ۳/۰۳۸/۱۲۷ ریال (۳۷،۹۷۵ پوند) بود. پارچه های مخلوط پشم و پنبه به شرطی که درصد پشم شان بیش از ۷۰ درصد باشد را می توان صادر کرد. از مجموع بیش از حدود ۷۰،۰۰۰ پوند از واردات این نوع پارچه ها، مقدار ۲۲،۴۵۰ پوند آن از انگلستان و به ارزش ۳۳،۱۷۰ پوند آن از بلژیک وارد شده است.

ماشین آلات

واردات ماشین آلات از انگلستان به ارزش ۵,۴۷۸,۸۳۲ ریال است که ۱۲/۷ درصد کل واردات را تشکیل می دهد اما این میزان احتمالاً شامل واردات ماشین آلات توسط شرکت نفت ایران - انگلیس که جزو کالاهای معاف از مالیات به شمار می آید، نمی شود.

خودرو و کامیون

واردات خودرو و کامیون از انگلستان در مقایسه با ۱۶۸ دستگاه در سال گذشته، بالغ بر ۱۶۵ دستگاه و به ارزش ۳,۰۴۵,۶۷۰ ریال (۳۸,۰۷۰ پوند) بود. یک یا دو نوع از خودروها و کامیون های انگلیسی پیوسته به ایران وارد می شود و حتی پیشرفت هایی [تیز] داشته اند اما به طور کل تا زمانی که قیمت ها اقتصادی تر نباشد و قطعات یدکی و سرویس دهی فراهم نشود، افزایش فروش قابل انتظار نیست. اخیراً معلوم شده که یک شرکت انگلیسی سفارش های قابل ملاحظه ای برای ماشین های مسافری در ایران دریافت کرده است و انتظار می رود نتیجه سودآور خواهد بود.

خرازی، اسباب بازی و آهن آلات

واردات این کالاها از انگلستان یک افزایش ۲۶۵,۵۰۰ ریالی (۳,۳۱۵ پوند) را نشان می دهد و میزان واردات آن در مقایسه با ۱۵ درصد سال گذشته، ۱۸ درصد کل واردات را تشکیل می دهد.

مواد منفجره

واردات مواد منفجره از انگلستان، از ۶۴/۷ درصد به ۸۲/۷ درصد کل واردات [از این کشور] افزایش یافت. ارزش واردات مواد منفجره در سال ۱۹۳۳-۳۴ بالغ بر ۲,۶۶۳,۶۷۴ ریال (۳۳,۲۹۵ پوند) بود

آهن، آهن قالب ریزی^۱، فولاد ساختمانی و غیره

به استثنای واردات نسبتاً زیاد معاف از عوارض گمرکی توسط شرکت نفت ایران - انگلیس، واردات این کالاها از انگلستان حدود ۳۲,۲۹۰ پوند بود که کمی کمتر از ۲۵ درصد کل واردات را به خود اختصاص داد.

تایر، تیوب و لوازم یدکی

از کل ۲۰/۴۶۳/۴۷۰ ریال (۲۵۵,۷۷۰ پوند) واردات این کالاها، سهم انگلستان

۲،۴۳۸،۸۷۰ ریال (۳۰،۴۸۰ پوند) یا ۱۱/۸ درصد بود، در مقایسه [با این مقدار، صادرات سال ۱۹۳۲-۳۳، [مبلغ] ۲۴،۲۴۰ پوند [بود] در میان واردات کم اهمیت، واردات دوچرخه و موتورسیکلت، افزایش زیادی نسبت به ارقام سال گذشته نشان می‌دهد، در برابر واردات ۶۰۱ دستگاه [موتور سیکلت و دوچرخه] به ارزش ۲۸۷،۹۲۱ ریال (۲،۹۳۰ پوند) [در سال ۱۹۳۲-۳۳]، واردات سال ۱۹۳۳-۳۴ بالغ بر ۱،۳۵۵ دستگاه به ارزش ۶۵۲۸،۱۹۸ ریال (۶،۴۴۲ پوند) بود. واردات نخ پنبه نیز از ۳۵۰،۳۶۶ ریال (۲،۵۶۵ پوند) به ۷۰۴،۶۴۶ ریال (۸،۸۰۵ پوند) افزایش یافت. واردات گریس و روغن موتور بسیار پایین بود و از ۴،۲۳۵،۸۵۷ ریال (۴۳،۰۰۰ پوند) به ۱،۵۷۶،۲۰۴ ریال (۱۹،۷۰۰ پوند) کاهش یافت.

واردات از هند انگلیس

واردات از هند انگلیس به ایران پیوسته کاهش یافته است. ارزش واردات از هند در طی سه سال گذشته به ترتیب ۱۱۰ میلیون ریال، ۶۹ میلیون ریال و ۶۱/۴ میلیون ریال بوده است. بیش از ۹۰ درصد این واردات، در پنج قلم از کالاهای زیر، یعنی: چای، پارچه‌های پنبه‌ای، ادویه و مواد وابسته‌بندی فله‌ای^۱ کاهش یافته است. از این اقلام، مورد دوم اکنون تحت انحصار واردات قرار گرفته و مورد سوم و پنجم در فهرست کالاهای وارداتی ممنوعه قرار گرفتند.

هند و سیلان هنوز قسمت عمده چای وارداتی به ایران را تشکیل می‌دهند اما میزان واردات آن از ۹۸/۱ درصد در سال ۱۹۳۲-۳۳ به ۸۵/۴ درصد در سال ۱۹۳۳-۳۴ کاهش یافته است، باقی واردات این کالا عمدتاً از هند شرقی هلند (اندونزی و مالزی) می‌آید. واردات پارچه‌های پنبه‌ای از هند، از ۱۴/۱ درصد کل واردات سال ۱۹۳۳-۳۴، به ۷/۶ درصد در سال ۱۹۳۲-۳۳ و ۱۹۳۳-۳۴ کاهش یافته و رقابت ژاپنی‌ها مسئول اصلی این امر بوده است. واردات مشابه ژاپن، بازار نخ پنبه را که تا پیش از ۱۹۳۲ تقریباً به‌طور کلی از هند تأمین می‌شد، سخت تحت کنترل قرارداد. واردات نخ پنبه هم اکنون منع شده است.

1. Rough packing material.

واردات از اتحاد شوروی

اتحاد شوروی در سال ۳۴-۱۹۳۳، هنوز صادرکننده اصلی کالاهای تجاری به ایران بود اما نتایج اختلاف بازرگانی میان دو کشور، در بخش‌هایی از کلیات واردات از اتحاد شوروی بازتاب یافته است، به گونه‌ای که کل واردات از اتحاد شوروی در سال‌های ۳۲-۱۹۳۱، ۳۳-۱۹۳۲ و ۳۴-۱۹۳۳، به ترتیب ۴۰/۹ درصد، ۳۱/۶ درصد و ۲۱ درصد بود. بیشترین کاهش قابل توجه، در خصوص پارچه‌های پنبه‌ای بوده است، که در این خصوص، واردات از اتحاد شوروی، از ۷۱ میلیون ریال در سال ۳۳-۱۹۳۲ به ۳۶/۶ میلیون ریال در سال ۳۴-۱۹۳۳ کاهش یافت؛ واردات قند از اتحاد شوروی، از ۴۴/۴ میلیون ریال در سال ۳۳-۱۹۳۲ به ۱۶/۵ میلیون ریال در سال ۳۴-۱۹۳۳ کاهش یافت و واردات نفت از این کشور نیز در همین دوره از ۳۶/۵ میلیون ریال به ۱۴/۲ میلیون ریال تنزل یافته است. این سه رقم کالا، طی سال‌های طولانی قسمت عمده واردات از شوروی به ایران را تشکیل می‌داد. در سال جاری ممکن است بهبود مختصری در خصوص [واردات] قند و پارچه‌های پنبه‌ای صورت گیرد اما بهبود در خصوص واردات نفت، نامتحمل به نظر می‌رسد. در حال حاضر نشانه‌های آشکاری از بهبود روابط بازرگانی ایران-اتحاد شوروی وجود دارد اما اگر افزایش در صادرات اتحاد شوروی به ایران در چند سال آینده تحقق یابد، احتمالاً موجب تغییری در ماهیت اینگونه صادرات خواهد شد. تولید قند و نفت و توسعه اندکی در تولید پارچه‌های پنبه‌ای در داخل ایران، احتمالاً در طی چند سال آینده بخش بزرگی از نیازهای بازار داخلی را تأمین خواهند کرد.

واردات از ژاپن

بین سال‌های ۳۱-۱۹۳۰ و ۳۴-۱۹۳۳، واردات از ژاپن، از حدود ۹ میلیون ریال به ۸۲ میلیون ریال افزایش یافت. بخش بیشتر این واردات در سال‌های اخیر کالاهای پنبه‌ای به ارزش ۶۵/۳ میلیون ریال، را تشکیل می‌داد. سهم ژاپنی‌ها از کل واردات پارچه‌های پنبه‌ای، از ۱۹/۵ درصد در سال ۳۳-۱۹۳۲ به ۴۵/۶ درصد در سال ۳۴-۱۹۳۳ افزایش یافت. ایجاد انحصار واردات کالاهای پنبه‌ای همراه با تجدید رابطه‌ایی که به نظر می‌رسد بین اتحاد شوروی و ایران در حال وقوع است، احتمالاً تا حدی باعث کاهش سهم ژاپن در این تجارت می‌شود. البته ارزانی کالاهای پنبه‌ای

ژاپنی در یک کشوری که متوسط درآمد پولی قسمت عمده مردم آن بیش از حد پایین است، یک امتیاز بزرگ می باشد.

سایر اقلام واردات ژاپنی به استثنای نخ پنبه، اگرچه حجم و ارزش کنونی آنها اندک است اما یک روند کلی افزایش را نشان می دهد؛ این اقلام عبارتند از: خرازی، ابزارآلات، شیشه آلات، پارچه های ابریشم مصنوعی (در حال حاضر واردات آن منع شده است)، پارچه های پشمی، ظروف چینی، چای و سیمان.

واردات از آلمان

واردات از آلمان در طی چند سال گذشته یک روند رو به رشد ثابتی را نشان داده و در سال ۳۴-۱۹۳۳ بالغ بر حدود ۷۰ میلیون ریال یا حدود ۱۰ درصد کل کالاهای تجاری وارداتی بود. اقلام اصلی وارداتی عبارت بودند از: ماشین آلات به ارزش ۱۷ میلیون ریال، مصالح راه آهن، خرازی آلات، رنگ، وسایل نقلیه از جمله واگن های راه آهن، کاغذ، فلزات غیر آهنی و غیره. شرکت های آلمانی در بازار ماشین های الکتریکی و لوازم آن و همچنین در رقابت با شرکت های انگلیسی به خاطر سفارشات برای ماشین آلات نساجی، در نتیجه توسعه صنایع ریسندگی و بافندگی پنبه در کشور، بسیار فعال هستند.

واردات از آمریکا

واردات از ایالات متحده آمریکا نیز از سال ۳۱-۱۹۳۰ به طور پیوسته افزایش یافته و ارزش واردات از آمریکا در سال ۳۴-۱۹۳۳ کمی بیش از ۵۸ میلیون ریال بود. از ۵۸ میلیون ریال واردات، ۴۸ میلیون ریال آن شامل وسایل نقلیه موتوری، قطعات یدکی و تأیر بود و آمریکا عمده تاً بازار این کالاها را در ایران حفظ کرده است. واردات از سایر کشورهای خارجی اهمیت کمتری دارد این اقلام اصلی شامل، قند از بلژیک و ماشین آلات و مصالح راه آهن از چک اسلواکی است.

پارچه های پنبه ای

بازار ایران برای پارچه های پنبه ای انگلستان نیز همانند واردات هند انگلیس، در طی ۵ سال اخیر در مواجهه با رقابت ژاپنی ها و افزایش محدودیت های بازرگانی که با

ایجاد انحصار واردات پنبه‌ای در نیمه دوم سال ۱۹۳۴ به اوج خود رسید، به‌طور پیوسته کاهش یافته است. با این وجود برخی جزئیات در خصوص تجارت ممکن است جالب باشد. تولید کالاهای پنبه‌ای محلی در داخل ایران، مسلماً در آینده نزدیک افزایش می‌یابد، اما در حال حاضر عمدتاً در خصوص ریسندگی کاموا و نخ محدود است.

جدول زیر روند تجارت کالاهای پنبه‌ایی به ایران در طی ۵ سال گذشته را نشان می‌دهد. قانون انحصار خارجی در مارس ۱۹۳۱ به اجرا درآمد و کنترل ارز در فوریه ۱۹۳۰ شروع شد.

در صد سالانه تجارت واردات [پارچه‌های پنبه‌ای]

۱۹۳۳-۳۴	۱۹۳۲-۳۳	۱۹۳۱-۳۲	۱۹۳۰-۳۱	۱۹۲۹-۳۰	
۱۶/۴	۱۹/۴	۱۸/۲	۲۳/۱	۲۵	انگلستان
۷/۶	۷/۶	۱۴/۱	۱۴/۵	۱۹/۵	هند
۲۵/۶	۴۲	۵۳/۹	۵۰۶	۴۸/۷	اتحاد جماهیر شوروی
۲/۱	۱۹/۵	۸/۳	۲/۲	۲	ژاپن
۱۴۳،۱۹۱	۸/۴	۴/۲	۶/۴	۳/۶	ایتالیا
۱،۸۷۰	۱۶۸،۷۲۷	۲۳۱،۲۰۴	۱۴۲،۸۲۰	۱۶۶،۸۷۸	کل تجارت به ۱۰۰۰ ریال
	۱،۷۱۷	۲،۷۲۴	۲،۲۵۲	۲،۸۷۷	کل تجارت به ۱۰۰۰ پوند

اندک بودن غیرمعمول واردات در سال ۳۱-۱۹۳۰ و افزایش چشمگیر واردات در سال ۳۲-۱۹۳۱ یعنی اولین سال اجرای قانون انحصار تجارت خارجی، احتمالاً ناشی از تأخیر در تسویه محموله‌های سال ۳۱-۱۹۳۰ در نتیجه مشکلات به وجود آمده در حواله‌های بازرگانی در ابتدای کنترل دولت بر ارز خارجی بود که در فوریه ۱۹۳۰ به اجرا درآمد.

[پارچه‌های] یکنواخت خاکستری: واردات پارچه‌های خاکستری از ۹/۱ میلیون ریال (۱۰۰۱۵۸ پوند) در سال ۳۰-۱۹۲۹ (که از این مقدار سهم انگلستان ۵۹۰۱۳ پوند بود)، به ۸/۲ میلیون ریال در سال ۳۱-۱۹۳۰، ۳ میلیون ریال در سال ۳۲-۱۹۳۱ و ۰/۴ میلیون ریال در سال ۳۳-۱۹۳۲ کاهش یافت. واردات [این نوع

پارچه] به منظور حمایت از افزایش تولید داخلی منع شد.

[پارچه‌های] سفید: کل واردات پارچه‌های سفید از ۲۰/۶ میلیون ریال در سال ۲۹-۱۹۲۸، به ۱۴/۶ میلیون در سال ۳۰-۱۹۲۹ و ۱۲/۴ میلیون در سال ۳۱-۱۹۳۰ کاهش یافت؛ واردات این کالا در سال ۳۲-۱۹۳۱ به ۲۸/۵ ریال افزایش یافت و بار دیگر در سال ۳۳-۱۹۳۲ به ۲۱/۴ میلیون و در سال ۳۴-۱۹۳۳ به ۱۹/۲ میلیون ریال کاهش یافت. واردات انگلستان در سال ۳۰-۱۹۲۹، ۶۳/۹ درصد کل واردات را تشکیل می‌داد. میزان واردات از اتحاد شوروی برای همین دوره زمانی به ترتیب ۲۷/۴، ۳۹/۹ و ۲۲/۱ درصد بود، درحالی‌که واردات ژاپنی‌ها از ۱/۱ درصد در سال ۳۰-۱۹۲۹ به ۱۲ درصد در سال ۳۲-۱۹۳۱ و ۶۴/۳ درصد در سال ۳۴-۱۹۳۳ بالا رفت.

پارچه‌های طرح‌دار و رنگی: واردت [این نوع پارچه‌ها] در طی ۵ سال گذشته [به ترتیب]، ۱۰۲/۳ میلیون ریال (۱،۷۶۴،۶۷۶ پوند)، ۸۷/۴ میلیون، ۱۵۷/۲ میلیون، ۱۰۷/۸ میلیون و ۱۰۱/۸ میلیون ریال (۱،۲۶۵،۶۰۵ پوند) بود. درصد واردکنندگان اصلی این نوع پارچه به شرح زیر بود:

۱۹۳۳-۳۴	۱۹۳۲-۳۳	۱۹۳۱-۳۲	۱۹۳۰-۳۱	۱۹۲۹-۳۰	
۳۰/۱	۵۴/۱	۶۶/۷	۵۹/۷	۶۰/۴	اتحاد جماهیر شوروی
۱۶/۲	۱۶/۳	۱۵/۹	۲۰/۴	۲۱/۶	انگلستان
۹/۲	۸/۰	۱۰/۴	۱۱/۹	۱۳/۶	هند
۴۰/۴	۱۵/۶	۴/۳	۰/۳	۰/۱	ژاپن

[پارچه‌های] رنگی کاموایی: ^۱ کل واردات این نوع کالا در سال ۳۰-۱۹۲۹، ۱۸/۳ میلیون ریال (۳۱۷/۱۱۰ پوند) بود که در سال ۳۲-۱۹۳۱ دو برابر شد، اما در سال ۳۴-۱۹۳۳ بار دیگر به ۹/۴ میلیون ریال کاهش یافت. واردات هند تا سال ۳۳-۱۹۳۲ در رأس قرار داشت، از آن زمان به بعد ژاپن با ۳۶/۹ درصد، ایتالیا با ۲۷/۵ درصد و اتحاد شوروی با ۱۵/۳ درصد، همگی در جایگاه بهتری قرار گرفتند و سهم هند به ۱۳/۵ درصد کاهش یافت.

پارچه‌های پنبه‌ای حریر نما، پوپلین (Poplin) و غیره: هیچ سهم وارداتی برای این نوع کالاها در فهرست بخش کالاهای سال ۳۲-۱۹۳۱ در نظر گرفته نشده است، واردات آن از ۱۷/۳ میلیون ریال در سال ۳۰-۱۹۲۹ به ۱۶/۲ میلیون ریال در سال ۳۱-۱۹۳۰ و به ۲/۹ میلیون ریال در سال ۳۲-۱۹۳۱ کاهش یافت. واردکنندگان اصلی در طی این مدت، انگلستان، ایتالیا و اتحاد شوروی بودند. در سال ۳۳-۱۹۳۲ مبلغ ۱۰/۵ میلیون ریال (۱۰۷،۵۰۰ پوند) وارد شد که از این مقدار ۲۶/۶ از انگلستان، ۲۴/۴ درصد از ایتالیا و ۲۲/۹ درصد از ژاپن وارد شده است. ژاپن در سال ۳۴-۱۹۳۳ با بیش از ۵۰ درصد از کل واردات به مبلغ ۸/۸ میلیون ریال (۱۰۹،۸۸۰ پوند) در رأس [واردکنندگان] قرار گرفت و سهم انگلستان ۳۰ درصد بود.

صادرات

مطابق فهرست کلی سالانه اداره گمرکات، [میزان] صادرات در طی ۵ سال منتهی به ژوئن سال ۱۹۳۴/ خرداد ۱۳۱۳ ش.، به استثنای محموله‌های نفتی و البته شامل فراورده‌های شیلات دریای خزر، به ارزش ۴۸۷/۲۵ میلیون ریال (۸/۴ میلیون پوند) در سال ۳۰-۱۹۲۹؛ ۴۵۸/۶۳ میلیون ریال (۷/۲ میلیون پوند) در سال ۳۱-۱۹۳۰؛ ۷۱۸/۰۲ میلیون ریال (۸/۴ میلیون پوند) در سال ۳۲-۱۹۳۱؛ ۵۳۱/۷۷ میلیون ریال (۵/۴ میلیون پوند) در سال ۳۳-۱۹۳۲ و ۴۸۰/۳۱ میلیون ریال (۵/۹ میلیون پوند) در سال ۳۴-۱۹۳۳ بود.

صادرات اصلی به انگلستان عبارتند از: فرش، پوست و خز، کتیرا و خشکبار. هند مقدار قابل ملاحظه‌ای میوه تازه و خشک، خرما و بادام و همچنین فرش و پنبه و ش خریداری می‌کند. اتحاد شوروی عملاً تمام برنج صادراتی و همچنین پشم خام و مقدار خاصی از پنبه و ش را جذب می‌کند. خشکبار که پیش از این عمدتاً به اتحاد شوروی فرستاده می‌شد، بازار جدیدی در آلمان پیدا کرده است. محموله خشکبار به هامبورگ، ۶۵ درصد صادرات [ایران] به آلمان (به استثنای نفت) در سال ۳۲-۱۹۳۱ و ۴۳/۸ درصد صادرات در سال ۳۳-۱۹۳۲ را تشکیل می‌دهد. صادرات تریاک که قسمت عمده آن به شرق دور می‌رود، در سال ۱۹۳۳/ ۱۳۱۲ ش. تنها مبلغ ۹/۱ میلیون ریال (۱۴/۰۰۰ پوند) بود. در مقایسه با این، در سال ۱۳۱۱ ش. به میزان ۳۳

میلیون ریال و در سال ۱۳۱۰ ش.، ۲۰/۹ میلیون ریال و در سال ۱۳۰۹ ش. به میزان ۴۹/۱ میلیون ریال و در سال ۱۳۰۸ به مبلغ ۷۰/۲ میلیون ریال (۱/۲۱۰/۵۰۰ پوند)، صادر شده بود. انگلستان و اتحاد شوی از خریداران اصلی پوست بره هستند. کتیرا، بهترین بازار خود را در انگلستان، ایالات متحده آمریکا، عراق، آلمان و اتحاد شوروی پیدا کرد.

صادرات به ژاپن آهسته پشت سر واردات از آن کشور، ادامه دارد، با این وجود یک گرایش روبه رشدی در ایران برای خرید کمتر از سوی مشتریان کم‌درآمد وجود دارد. سایر کشورهای که بسیار بیشتر به ایران می‌فروشد تا اینکه از آن خریداری کنند، چکاسلوواکی و بلژیک هستند.

جایگاه هامبورگ به عنوان مرکز توزیع صادرات ایرانی در طی دوره مورد بررسی به رشد خود ادامه داد، اما مشکلات ارزی اخیر مزایای آن را کاهش داد و گرایش از سوی صادرکنندگان برای بررسی مزیت‌های بندر رقیب یعنی آنتورپ وجود دارد.

وضعیت کلی بازرگانی

با بررسی گذرای [وضعیت بازرگانی] پنج سال گذشته در پیوست شماره XI متوجه خواهیم شد که بازرگانی این کشور تحت شرایط غیرعادی قرار گرفته است. واردکنندگان با محدودیت‌ها و قواعدی مواجه شده‌اند که حتی اگر نگوئیم مشکل، درد سر و تأخیر قابل ملاحظه‌ای در کسب جوازهای وارداتی در پی داشته و از وقتی که اولین [برنامه] کنترل ارز به اجرا درآمد و [قانون] انحصار تجارت خارجی معمول شد، گاهگاهی ناممکن بودن کسب ارز خارجی را به دنبال داشته است.

واردکننده علاوه بر پیش‌پرداخت معمولی که به جای یک حواله وثیقه می‌گذارد، مجبور است مبلغ مشخصی برای خرید جواز صادرات، به عنوان پشتوانه ارزش واردات پیشنهادی‌اش، پرداخت نماید. بنابراین، به جای ۲۵ درصد [مبلغ] پیش‌پرداختی که پیش از این اخذ می‌شد، پیشنهاد شده تا پیش‌پرداخت معمولی به ۱۵ درصد تبدیل شود. قیمت جوازهای صادراتی از ۶ تا ۲۷/۵ درصد از روی ارزش [کالاهای صادراتی] متغیر است. با این حال، نوسان این قیمت‌ها معمولاً کم و بیش تدریجی بود و بی‌ثباتی یک ریسک فوق‌العاده را به نوسانات نرخ ارز اضافه کرد. صادرکنندگان برای ایجاد تعادل ضرر فروش صادراتشان که معمولاً به لحاظ

وضعیت رکود عمومی بازار جهانی به آسانی نمی‌توانند از این زیانها خلاص شوند، روی فروش جوازهای صادراتی شان حساب می‌کردند. قیمت جوازهای صادراتی معمولاً نسبت به قیمت ارزهای خارجی به‌طور معکوس حرکت می‌کند. به این معنا که وقتی ارزش ارزهای خارجی کاهش یابد، قیمت این جوازاها بالا می‌رود. یک واردکننده بدشانس ممکن است جوازهایی را با قیمت بالا بخرد و همچنین وقتی که برای گرفتن درخواست حواله‌های بازرگانی^۱ که برای بدهی معوق او کشیده شده، با یک نرخ بالاتر ارزش مواجه شود. البته مصرف‌کننده در پایان ناچار است که تمام اینها را بپردازد، این در حالی است که استاندارد زندگی اکثریت مطلق مصرف‌کنندگان بسیار پایین بود و پیامد معمول این کار کاهش تقاضا بود که به کاهش واردات منجر شد. نمونه‌هایی وجود داشت که صادرکننده ورشکست شد، اما در چنین شرایطی احتمالاً آنگونه که انتظار می‌رفته، زیاد نبوده است. این مسئله احتمالاً ناشی از این واقعیت بود که تجار خرده‌پا^۲ موقعیت را بسیار مشکل و پیچیده یافته و تجارت بیشتر و بیشتر در دست تجار^۳ باکفایت‌تر و ثروتمندتر افتاد. همکاری میان این طبقه از بازرگانان توسط دولت تشویق شد که به تشکیل سندیکاها^۴ی مقتدری برای تجارت در رشته‌های خاص انجامید و در موارد مشخص، انحصار واردات و فروش دسته خاصی از کالاها به این گونه سندیکاها واگذار شد.

روند محروم شدن تجار خرده‌پا به نفع شرکت‌های قدرتمندتر و افزایش تمرکز فعالیت‌های بازرگانی در تهران به زیان مراکز ایالت، در مقدمه مورد اشاره قرار گرفت. شرایط بازرگانی از هنگام معمول شدن قانون انحصار تجارت خارجی به جای اینکه بهبود یابد، تغییر کرده است. با توجه به هزینه جوازهای صادراتی، مالیات راه، مالیات اضافی گمرکی طلا، الزام به خرید ارز خارجی با نرخ‌های خودسرانه در خصوص بعضی کالاها و مالیات‌های انحصاری تحمیل شده در خصوص سایر کالاها، هزینه مصرف‌کنندگان کالاها^۵ی وارداتی به‌طور پیوسته افزایش یافته است. مالیات‌های دیگر مانند مالیات شهری یا مالیات غیرمستقیم، تحمیل یا افزایش یافته و قوانین جدید مالیات بر درآمد، مالیات را بر اشخاص با درآمد سالانه تا حد ۲۴۰۰ ریال (حدود ۳۰ پوند با نرخ هر پوند ۸۰ ریال)، تحمیل کرده است. همچنانکه هزینه کالاها^۶ی وارداتی سرسام‌آور می‌شود، [ایجاد] صنایع داخلی برای تولید جایگزین

1. Documentary bills.

2. Small dealer.

3. Dealer.

[واردات] تشویق می‌گردد، با این وجود البته هیچ تضمینی وجود ندارد که کالاهای جایگزین [ایرانی] همانند کالاهایی که قبلاً وارد می‌شد با کیفیت یا ارزان‌تر باشند. بنابراین هر چند که روند کلی، گرایش به سوی کاهش واردات کالای مصرفی است، که به‌طور فزاینده‌ای در داخل تولید می‌شوند اما الزاماً گرایش به کاهش کلی در واردات نیست. همچنان که صنایع جدید تأسیس می‌شود، این صنایع برای تولید نیاز به ماشین‌آلات و لوازم یدکی خواهند داشت. ساخت خط آهن برای چند سال بعد به واردات مصالح راه‌آهن و لوازم متحرک نیاز دارد و بهبود تدریجی راه‌ها، به نگهداری و احتمالاً افزایش تقاضا برای وسایل نقلیه موتوری نیاز خواهد داشت. توسعه صنعت و منابع کشاورزی و معدن می‌بایستی به افزایش استاندارد زندگی منجر شود و همین امر ممکن است منجر به تقاضا برای واردات دسته‌ای از کالاهای لوکس گردد که در داخل کشور تولید نمی‌شود. به نظر می‌رسد که در طول چند سال آینده، در کوتاه مدت تغییری در ماهیت واردات صورت بگیرد تا در کاهش ارزش این واردات.

در حال حاضر برای صادرکنندگان انگلیسی به استثنای مورد مشتریان با سابقه، گرفتن پیش پرداخت همراه با حواله برای تضمین هزینه‌های نهایی بارگیری مجدد و زیان‌های بعدی در موردی که واردکننده نمی‌تواند جواز لازم برای واردات تهیه کند و یا به هر دلیلی نمی‌توان کالاهای ارسالی را به محض رسیدنشان دریافت نماید، خردمندانه است. حواله‌ها تنها باید در قبال پرداخت مانده طلب آزاد شود. به هیچ وجه کالاها نباید به صورت امانی بارگیری شوند. این ضرورت توجه الزاماً به این معنا نیست که اخلاق بازرگانی در ایران فاسد شده است؛ این ضرورتی است به منظور جلوگیری از بدشانسی‌هایی که ممکن است به علت شرایط غیرعادی و اغلب متغیر به وجود آید. ممکن است که ثبات مالی و قابلیت اعتماد شرکت‌های با مسئولیت محدود که به‌طور فزاینده‌ای جایگزین تجار خصوصی می‌شوند، در آینده نزدیک این گونه سفارش غیرضروری را انجام بدهند، اما آنها اکنون در حال تشکیل هستند و اظهار نظر در این مورد بسیار زود است.

انحصارات و شبه انحصارات

در اواخر می ۱۹۳۵ انحصارات زیر وجود داشت:

انحصار قند و چای: این انحصار که در سال ۱۹۲۵/۱۳۰۴ ش. شروع شد، عملاً تنها یک مالیات تحمیلی بر قند و چای وارداتی و نیز بر قند و چای تولید داخلی به منظور تأمین بودجه ساخت راه آهن بود. واردت چای تنها تابع روند معمول تحمیل شده به وسیله قانون انحصار تجارت خارجی و پرداخت مالیات انحصاری ۶ ریال برای هر من چای (حدود ۶/۵ پوند) بوده است. در مورد قند، تمام بخش واردات این کالا به اتحاد شوروی واگذار شد اما به دنبال اختلافات تجاری با این کشور، در عمل سایر کشورها نیز عرضه آن را به دست آوردند. دولت، واردکننده اصلی قند است اما در سال ۱۹۳۴ بازرگانان اجازه یافتند تا قند را از طریق بنادر خلیج فارس وارد کنند به شرطی که برابر با آن از کالاهای ذخیره دولت که در گمرکات نگهداری می شد، خریداری نمایند.

تریاک: انحصار دولتی صادرات و فروش تریاک در سال ۱۹۲۸ م/ ۱۳۰۷ ش. شروع شد. در سال ۱۹۳۰ انحصار صادرات تریاک برای یک دوره ۵ ساله به یک شرکت ایرانی واگذار شد مشروط به این که سالانه نباید کمتر از ۶۵۰۰ جعبه صادر شود. این امتیاز طبق توافقی دو جانبه در پایان سال ۱۹۳۲ م/ ۱۳۱۱ ش. زمانی که شرکت پی برد که عملی کردن تعهداتش غیرممکن است، لغو گردید. در سال ۱۹۳۳ م/ ۱۳۱۲ ش. مالیات بالای انحصار صادرات تریاک، به منظور تشویق صادرات کاهش یافت. در ژانویه ۱۹۳۴ حق انحصاری صادرات تریاک به یک شرکت انحصاری ایرانی صادرات تریاک واگذار شد که در تهران با یک سرمایه ۲۰ میلیون ریالی تشکیل شده بود و مبلغ ۱۸ میلیون ریال از این سرمایه شرکت توسط دولت تقبل شد.

تنباکو: انحصار تنباکو در سال ۱۹۲۹ م/ ۱۳۰۸ ش. در درجه اول برای جمع آوری مالیات غیرمستقیم بر روی تولید تنباکوی داخلی برقرار شد. در سال ۱۹۳۲ و ۱۹۳۳ مذاکراتی در خصوص مشارکت مالی در انحصار یک گروه خارجی با نظر به تشکیل صنایع مدرن تنباکو و تأسیس یک کارخانه سیگارسازی در تهران صورت گرفت. مذاکرات به نتیجه نرسید و «انحصار دولتی تنباکو» خودش در سال ۱۹۳۴ بیانیه ای برای پیشنهاد مناقصه برای تأسیس کارخانه [دخانیات] منتشر کرد اما تا کنون هیچ اقدامی صورت نگرفته است.

پارچه های ابریشمی و پسیله ابریشم: در سپتامبر ۱۹۳۴ م/ ۱۳۱۳ ش. حق

انحصاری صادرات پنبه ابریشم و واردات پارچه‌های ابریشمی به تناسب ۲/۵ متر از پارچه‌های ابریشمی در ازای هر کیلوگرم پنبه صادراتی به «موسسه بازرگانی ایران» واگذار شد و این موسسه یک شرکت وابسته برای بهره‌برداری از انحصار تشکیل داد.

کالاهای پنبه‌ای: در اکتبر ۱۹۳۴ شرکتی با پشتیبانی مالی بانک ملی برای بهره‌برداری از انحصار تازه تأسیس واردات کالاهای پنبه‌ای تحت عنوان «شرکت سهامی پنبه»^۱ تشکیل شد. اشخاص یا شرکت‌های مایل به واردات اجناس پنبه‌ای می‌بایستی از شرکت اجازه بگیرند و این واردکنندگان علاوه بر هزینه عادی جواز صادرات، یک مالیات انحصاری به حساب دولت به مبلغ ۱۵ درصد قیمت سیف^۲ کالا و همچنین هزینه کمیسیون شرکت به مبلغ ۵ درصد قیمت سیف، به آنها پرداخت می‌شد. **انحصار واردات وسایل نقلیه موتوری:** در سال ۱۹۳۲ م/۱۳۱۱ ش. مذاکرات درباره مؤسسه انحصار واردات وسایل نقلیه موتوری به‌طور پراکنده انجام گرفته بود اما هیچگاه به نتیجه نرسیده بود. آخرین طرح این بود که واردات وسایل نقلیه منوط به تقدم صادرات فرش با یک مبلغ معادل صورت گیرد؛ این پروژه مقارن با اواخر سال ۱۹۳۴ مطرح گردید اما کنار گذاشته شد. در مارس ۱۹۳۵ یکی از بندهای قانون متمم بودجه برای سال ۱۹۳۵-۳۶ م/۱۳۱۵-۱۶ ش. تأسیس انحصار دولتی واردات وسایل نقلیه موتوری بود. [اما] تاکنون هیچ اقدامی برای اجرای کردن این انحصار صورت نگرفته و واردات وسایل نقلیه همانند قبل انجام می‌گیرد.

علاوه بر انحصاراتی که در بالا فهرست شد، اخیراً مجموعه‌ی کلی از شرکت‌های با مسئولیت محدود برای اشتغال در امور بازرگانی یا فعالیت‌های تولیدی تشکیل شده است. شرکت‌های بزرگ با کنترل مستقیم دولت تشکیل شده و در بخش‌هایی که این شرکت‌ها تشکیل گردیده تحت بازرسی و کنترل دولت، به‌طور گسترده حق انحصاری خرید و فروش قند به آنها واگذار شده است. سایر شرکت‌ها در ایالات برای بهره‌برداری از انحصار واردات کالاهای پنبه‌ای در نواحی ویژه در ارتباط با شرکت انحصاری مادر در تهران تشکیل شده است. در مشهد شرکتی با سرمایه ۱۰ میلیون ریال برای انجام فعالیت‌های مربوط به واردات و صادرات در ایالت

1. Société par action coteonnades.

۲. C.i.f (cost, insurance and freight) قیمت کالا و هزینه بیمه و حمل و نقل آن.

خراسان تشکیل شده و شرکتی بزرگ با فعالیت‌های مشابه، ظاهراً در شیراز تأسیس شده است. شرکت‌هایی در مراکز مختلف برای اهدافی مانند کشت یا صادرات پنبه، صادرات گندم و جو، صادرات خشکبار، واردات اتومبیل یا تأسیس فروشگاه‌های بزرگ برای نمایش گذاشتن و صادرات تولید ملی، تشکیل شده است. در بعضی از موارد حدود سه چهارم سرمایه [این شرکت‌ها] توسط بانک کشاورزی که یک موسسه دولتی است، تأمین شده است. این شرکت‌ها بدون شک با تجار خصوصی رقابت خواهند کرد و کنترل دولت را بر فعالیت‌های بازرگانی هم در داخل و هم در خارج تسهیل خواهند کرد. فایده‌ای که احتمالاً از این شرکت‌ها به دست می‌آید این است که از تمرکز بیش از حد بازرگانی در تهران، که از زمان معرفی قانون انحصار تجارت خارجی توسعه یافته است، کاهش خواهد داد.

سهام واردات برای سال ۳۶-۱۹۳۵

سهام آزاد اعلام شده در جولای ۱۹۳۵ مبلغ ۳۶۵,۸۰۳,۰۰۰ ریال بود، در مقایسه با ۴۶۰,۸۱۶,۲۹۰ ریال در سال ۳۵-۱۹۳۴. سهام رزرو شده برای اتحاد شوروی هنوز منتشر نشده است. کاهش سهام آزاد واردات برای سال ۳۶-۱۹۳۵ آشکارتر از واقعیت است. این سهام عمدتاً برای واردات اقلام زیر در نظر گرفته شده است:

نوع واردات	توضیحات	[قیمت] ریال
قند و نبات	واردات این کالاها توسط دولت انجام می‌شود.	۳۹,۷۲۰,۰۰۰
چای	سهام این کالاها از ۸۰ میلیون ریال به ۳۵ میلیون ریال کاهش یافت (واردات واقعی آن در سال ۳۴-۱۹۳۳ مبلغ ۳۴/۳۴ میلیون ریال بود).	۴۵,۰۰۰,۰۰۰
قطعات یدکی وسایل نقلیه موتوری	سهام این کالاها از ۳۲ میلیون ریال به ۲۰ میلیون ریال کاهش یافت (واردات واقعی آن در سال ۳۴-۱۹۳۳ مبلغ ۱۰,۳۰۷,۰۰۰ ریال بود)	۱۲,۰۰۰,۰۰۰
خواربار و کنسرو	از ۹ میلیون ریال به ۵ میلیون	۴,۰۰۰,۰۰۰

روغن‌های چرب و گریس	از ۹ میلیون ریال به ۴/۵ میلیون ریال - واردات واقعی در سال ۱۹۳۳-۳۴ حدود ۳ میلیون ریال بود	۴,۵۰۰,۰۰۰
جمع		۱۰۵,۲۲۰,۰۰۰

افزایش اندکی در سهام واردات اعلام شده است. این افزایش شامل پارچه‌های پشمی (از ۲۰ میلیون به ۲۵ میلیون ریال)، دوچرخه و موتور سیکلت و غیره (از ۲,۰۰۰,۰۰۰ به ۳/۳۰۰/۰۰۰ ریال)، سیمان (۱,۹۰۰,۰۰۰ به ۵۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال) و لباس‌های اروپایی - اکنون توسط عموم پوشیده می‌شود - از ۶۰۰,۰۰۰ به ۵,۰۰۰,۰۰۰ ریال است.

اگرچه در سال جاری هیچ سهمی برای پارچه‌های پنبه‌ای اعلام نشده اما واردات این کالاها تحت مجوز شرکت انحصار واردات انجام می‌شود.

IV. صنعت

شرکت نفت بامسئولیت محدود ایران - انگلیس: (پیش از این شرکت نفت بامسئولیت محدود پارس - انگلیس بود) - با امضاء قرارداد جدید توسط دولت ایران و شرکت نفت در آوریل ۱۹۳۳ / فروردین ۱۹۱۲ این قرارداد جایگزین امتیاز داری شد. مدت امتیاز شرکت نفت افزایش یافت و در ۳۱ دسامبر ۱۹۹۳ پایان خواهد یافت. سایر مقررات شامل تغییری در اساس پرداخت حق الامتیاز، ترکیب جدید پرداخت مالیات و کاهش مساحت تحت امتیاز شرکت به ۱۶۰/۰۰۰ کیلومتر مربع بود که مساحت کاهش یافته بایستی تا قبل از ۳۱ دسامبر ۱۹۳۸ م / ۱۰ دی ۱۳۱۷ توسط شرکت انتخاب شود. ارزش عددی صادرات شرکت در طی ۵ سال گذشته آن‌گونه که توسط گمرکات ایران محاسبه و در فهرست کلی نشان داده شده، به شرح زیر است:

به هزار پوند	درصد	به ۱۰۰۰ ریال		
۱۸/۷۴۹	۵۸	۱/۰۸۷/۴۴۱	۱۹۳۰/۳/۲۰	۱۲ ماه منتهی به
۱۵/۸۵۱	۶۳/۴۰	۱/۰۰۴/۹۷۴	۱۹۳۱/۳/۲۱	۱۲ ماه منتهی به
۲/۴۵۱	۹۰	۲۲۰/۵۸۷	۱۹۳۱/۶/۲۲	۳ ماه منتهی به
۱۱/۹۹۷	۸۴/۸۵	۱/۰۱۷/۹۴۸	۱۹۳۲/۶/۲۱*	۱۲ ماه منتهی به

۲۴۸ وضعیت مالی و اقتصادی ایران...

۱۱/۶۳۴	۹۸/۲۷	۱/۱۴۳/۲۷۹	۱۹۳۳/۶/۲۱	۱۲ ماه منتهی به
۱۶/۶۱۸	۸۰/۴۵	۱/۳۳۶/۹۴۱	۱۹۳۴/۶/۲۱	۱۲ ماه منتهی به

۸. در متن سال ۱۹۳۱ نوشته شده که احتمالاً ۱۹۳۲ درست است.

میزان تولید [نفت] در این دوره به قرار زیر بوده است.

سال	تولید به تن
۱۹۳۰	۵/۹۳۹/۳۰۰
۱۹۳۰	۵/۷۵۰/۵۰۰
۱۹۳۲	۶/۷۵۰/۸۰۸
۱۹۳۳	۷/۰۸۶/۷۰۶
۱۹۳۴	۷/۵۳۷/۳۷۲

مبلغ پرداخت شده به دولت ایران براساس حق لامتیاز و مالیات ترکیبی به شرح زیر است:

۱/۴۷۸/۸۹۳	درخصوص ۱۹۲۹
۱/۳۲۳/۶۷۹	۱۹۳۰
۱/۳۱۷/۸۱۷	۱۹۳۱
۱/۵۰۲/۷۷۸	۱۹۳۲
۲/۱۵۹/۱۴۳	۱۹۳۳
	۱۹۳۴

علاوه بر منابع بالا، در خصوص سالهای ۱۹۳۱ و ۱۹۳۲ یک مبلغ اضافی ۱/۱۶۹/۴۲۴ پوندی به منظور حل و فصل تمام مطالباتی که شامل یک مبلغ کلی ۳/۹۹۰/۰۱۹ پوند می باشد، پرداخت شد. [البته] از این وجه کلی، مبلغ ۲۰۰/۰۰۰ پوند به حساب سال ۱۳۹۲ پرداخت شده بود.

مطابق شرایط جدید قرارداد، بهره برداری از میادین نفتی نفت شهر در نزدیکی مرز ایران و عراق شروع می شود. شرکت به طور چشمگیری سازمان توزیع [فراوده های] خود را در ایران گسترش داد و فروش های شرکت به سرعت افزایش یافته و در مقایسه با فروش ۵۹/۶۴۶ تن در سال ۱۹۳۳ و ۳۴/۶۵۶ تن در سال ۱۹۳۲، به ۸۱/۸۹۱ تن در سال ۱۹۳۴ رسیده است.

شرکت پیش از این در شمار زیادی از مراکز صاحب انبارهایی برای ذخیره نفت بسته‌بندی شده (در داخل حلبی)^۱ بود و در سال ۱۹۳۴ اقدامات قابل ملاحظه‌ای برای ساخت مخازن و تجهیزات بیشتر برای نگهداری حجم بیشتری از فراوردهای نفتی انجام گرفته است.

بنابراین بسیار محتمل است که هنوز بخش بزرگی از نیازمندیهای کشور در آینده نزدیک با نفت داخلی تأمین خواهد شد، این گرایش تاکنون در کاهش واردات فراورده‌های نفتی از اتحاد شوروی در سه سال گذشته به وضوح ثابت شده است. **قالی:** فرش هنوز بعد از نفت مهمترین کالای صادراتی ایران است، اما همانگونه که از ارقام زیر معلوم می‌گردد، در سال‌های اخیر کاهش چشمگیری در ارزش قالی‌های پشمی صادراتی صورت گرفته است:

ارزش به پوند	ارزش به قران/ریال	
۲/۵۲۴/۷۰۰	قران ۱۴۶/۴۳۳/۰۰۰	۱۹۲۹-۳۰
۲/۵۶۸/۹۰۰	قران ۱۶۲/۸۷۹/۰۰۰	۱۹۳۰-۳۱
۲/۲۲۱/۳۰۰	ریال ۱۸۸/۴۷۵/۰۰۰	۱۹۳۱-۳۲
۱/۸۴۲/۷۵۰	ریال ۱۸۱/۰۸۷/۰۰۰	۱۹۳۲-۳۳
۱/۷۴۸/۹۰۰	ریال ۱۴۰/۷۰۰/۰۰۰	۱۹۳۳-۳۴

افزایش تعرفه‌ها و محدودیت‌های سهمیه یا ارز در بازارهای پیشین، به‌طور جدی این تجارت را تحت تأثیر قرار داده است. با توجه به بهبود رفاه در خارج، به ویژه در آمریکا و کاهش مقداری از مشکلات موجود گمرکات و مبادله، احیای صادرات فرش امکان پذیر است. در حال حاضر شرکت‌های فرش بافی در ایران یا به‌طور قابل ملاحظه‌ای فعالیت‌هایشان را محدود کرده و یا در بعضی موارد به‌طور کلی بسته شده‌اند. کشورهای آمریکا، انگلستان و ترکیه هنوز بازارهای اصلی برای قالی ایران هستند و رویهمرفته قسمت عمده تجارت فرش را تشکیل می‌دهند.

اهمیت دادن به مسئله کاهش صادرات فرش در پایان سال ۱۹۳۴ باعث شد تا بحث ارتباط دادن صادرات فرش با واردات وسایل نقلیه موتوری از جاهای دیگر، به میان

آید.

توسعه صنعتی: هنگامی که گزارش آخر در مارس ۱۹۳۰ نوشته شد، عنوان گردید که «هیچ توسعه صنعتی با اهمیتی انجام نگرفته است»، از آن زمان تاکنون وضعیت به نحو قابل توجهی تغییر کرده و دلیل تغییر را می‌بایستی در معرفی قانون انحصار تجارت خارجی جستجو کرد که تأسیس مؤسسات صنعتی را که در صورت رقابت با کالاهای وارداتی نمی‌توانست موجودیت پیدا کند، امکانپذیر ساخت. با وجود مقادیر کافی پنبه‌وش در داخل کشور، طبیعی است که تأسیس کارخانه‌های ریسندگی پنبه و بعد از آن کارخانه‌های پارچه‌بافی و بخش‌های پایانی توسعه یابد و جلودار هر نوع توسعه صنعتی باشد، به ویژه با توجه به این واقعیت که کالاهای پنبه‌ای در طی سال‌های طولانی مهمترین کالای وارداتی را تشکیل می‌داد. به منظور جلوگیری از رقابت بی‌هوده ناشی از آماده کردن شمار زیادی از کارخانه‌هایی که یک کالا را در یک منطقه مشخص فراهم می‌کنند، وزارت صنایع در اکتبر ۱۹۳۴ اعلامیه‌ای با این مضمون منتشر کرد که تمام متقاضیان بعد از این برای تأسیس کارخانه‌های صنعتی می‌بایستی اول از وزارت صنایع جواز دریافت کنند.

پیشرفت‌های چشمگیری در تأسیس کارخانه‌های قند دولتی صورت گرفته که با ماشین‌آلات ساخت چک‌اسلوواکی تجهیز شده‌اند. اینکه، چون مواد خام این کارخانه‌ها در بیشتر موارد چغندر قند است و در نتیجه یک طرح اقتصادی خواهد بود، هنوز قابل پیش‌بینی نیست؛ در سال ۱۹۳۳ محصول چغندر تنها در مجاورت دو کارخانه [کاشته شد] و در عمل تقریباً تمام آن توسط آفت چغندر از بین رفت، اما محصول سال ۱۹۳۴ وضعیت رضایت‌بخشی داشت.

کارخانه‌های قند که تماماً دولتی هستند در کرج، کهریزک، ورامین (هرسه در نزدیکی تهران) و شاهی (قائم‌شهر) در مازندران تأسیس شده است. دو کارخانه در شاه‌آباد (اسلام‌آباد غرب) در نزدیکی کرمانشاه و مرو دشت نزدیک شیراز، در طی سال ۱۹۳۵ به بهره‌برداری می‌رسند و ساخت دو کارخانه دیگر در میاندوآب در آذربایجان غربی و در نزدیک مشهد شروع خواهد شد. نیشکر در مازندران و خوزستان می‌تواند کشت شود و بنابراین امکان دارد که هر نوع توسعه آینده صنعت قندسازی بایستی بر اساس نیشکر باشد. هنگامی که تمام کارخانه‌های موجود و کارخانه‌های در دست ساخت به بهره‌برداری برسند، واضح است که کاهش بسیار چشمگیری در واردات

قند که بیشتر آن از اتحاد شوروی، بلژیک و هند شرقی هلند وارد می‌شود، صورت بگیرد.

تولید قند از سال ۱۹۳۱-۳۲ م / ۱۱-۱۳۱۰ ش. به شرح زیر افزایش یافته است:

سال	تولید به کیلوگرم
۱۹۳۱-۳۲ (کارخانه کهریزک)	۴۱/۶۳۷
۱۹۳۲-۳۳ (کارخانه کرج و کهریزک)	۱/۹۲۳/۰۸۴
۱۹۳۳-۳۴ (کارخانه کرج و کهریزک)	۹۹۰/۶۶۴
۱۹۳۴-۳۵ کارخانه کرج، کهریزک، ورامین، شاهی	۷/۹۱۴/۲۱۶

کارخانه‌های نساجی: بزرگترین کارخانه موجود، در حال حاضر کارخانه ریسندگی و بافندگی شاهی (قائم شهر) است که در تملک اعلیحضرت [رضا] شاه می‌باشد. این کارخانه که در سال ۱۹۳۱ تأسیس شد دستگاههای اصلی اش آلمانی است اما به طور چشمگیری با دستگاههای ساخت انگلستان توسعه یافته و اکنون دارای ۱۱۰۰۰ دوک و ۱۵۰ دستگاه پارچه‌بافی است. توسعه چشمگیری بیشتری به مرحله اجرا درآمده است.

سفارش برای ساخت یک کارخانه دولتی ریسندگی، بافندگی و پرداخت‌کاری^۱ در اشرف مازندران (بهشهر)، با ظرفیت تولید یک میلیون متر پارچه طرح‌دار پنبه‌ای در ماه، دسامبر ۱۹۳۴ م / آذر ۱۳۱۳ ش. بر یک اساس جبران خسارت، به یک شرکت آلمانی داده شده، اما ساخت آن هنوز شروع نشده است.

یک کارخانه ریسندگی در سال ۱۹۳۲ در رشت ساخته شد و ماشین‌آلات آن تقریباً به طور کل از انگلستان بود. این کارخانه هم اکنون طناب، نخ، ساک و کرباس در اندازه‌های بزرگ تولید می‌کند و واردات این کالاها ممنوع شده است.

در سال ۱۹۳۳ سفارش‌هایی برای ماشین‌آلات کارخانه‌های ریسندگی پنبه در شیراز با ۵۲۰۰ دوک، اصفهان با ۴۲۰۰ دوک و یزد با ۴۲۰۰ دوک به یک شرکت انگلیسی داده شد. ظرفیت کارخانه اصفهان تاکنون به ۸۴۰۰ دوک افزایش یافته و کارخانه دوم در همان شهر با ۶۶۸۸ دوک و همچنین یک بخش بافندگی نیز تأسیس شده است.

همچنین ماشین آلات برای کارخانه‌هایی در کاشان با ۶۴۰۰ دوک و در اهواز با ۸۸۰۰ دوک به شرکت‌های بریتانیایی سفارش داده شده است. یک کارخانه ریسندگی پنبه با ۵۰۰۰ دوک در بندر عباس تأسیس شده که ماشین آلات آن از هند خریداری شده است. تأسیس یک کارخانه بزرگ ریسندگی و بافندگی با ۱۰۰۰۰ دوک و ۲۵۰ دستگاه بافندگی در مشهد طرح ریزی شده و همچنین یک کارخانه ریسندگی با ۶۰۰ دوک در شیراز آغاز شده است. یک کارخانه کوچک در سمنان حدود ۴۰۰۰ دوک اضافی [از آلمان] خریداری کرده و کارخانه کوچک دیگری در اصفهان، اخیراً حدود ۱۸۰۰ دوک به یک شرکت آلمانی سفارش داده است.

یک کارخانه ریسندگی و بافندگی پشم در اصفهان با خرید دستگاه‌های آلمانی تولیدات خود را بهبود بخشید و در سال ۱۳۹۴/م ۱۳۱۳ ش. ماشین آلات بیشتری از آلمان سفارش داده است. یک کارخانه ریسندگی و بافندگی ابریشم با ظرفیت تولید حدود یک میلیون متر پارچه در سال، در نوشهر (پیش از این ده نو)، در ساحل خزر توسط یک شرکت فرانسوی و با حساب دولت ساخته شده است.

سایر صنایع: یک کارخانه سیمان دولتی در نزدیکی تهران با ماشین آلات دانمارکی و سوئدی با ظرفیت تولید ۱۰۰ تن در روز، تجهیز شده و در سال ۱۹۳۳/م ۱۳۱۲ ش. شروع به کار کرده است. این کارخانه [می‌تواند] ظرفیت تولید خود را دو تا سه برابر افزایش دهد.

یک کارخانه بزرگ کبریت‌سازی در تبریز به خاطر آتش سوزی در سال ۱۹۳۴ به شدت آسیب دید. کارخانه‌های کوچکتر کبریت‌سازی در همدان، زنجان و تهران تجهیز شده و کارخانه‌ای در اصفهان در دست ساخت است.

مقارن با پایان سال ۱۹۳۴ سفارش برای ساخت یک کارخانه برق در تهران به شرکت اشکودا^۱ داده شد و ساختمان محل ایستگاه [برق] قدرت هم اکنون در دست ساخت است.

در طی سال ۱۹۳۴ اعلامیه‌ایی برای مناقصه یک کارخانه سیگار و تنباکو برای [دایره] انحصار تنباکو و ساخت یک کارخانه آرد برای شهرداری تهران منتشر شد؛ پروژه ساخت کارخانه آرد به نظر می‌رسد کنار گذاشته شده اما سفارش ساخت کارخانه سیگار سازی در جولای ۱۹۳۵ داده شد.

1. Skoda.

کارخانه‌های کوچکتر با ابتکار افراد خصوصی در تهران و ایالات برای تولید جوراب، چرم، شیشه آلات، صابون، عرقیات، شراب، آب جو، روغن‌های خوراکی و غیره تأسیس شده است.

هیچ برنامه منظمی برای توسعه صنعتی وجود ندارد. فعالیت‌های دولت عمدتاً در ساخت کارخانه‌های قند که پیشتر ذکر شد، کارخانه پیشنهادی [ریسندگی] پنبه در اشرف، کارخانه سیمان، یک کارخانه قیر و کارخانه‌ایی برای قیراندود کردن تراورس‌های راه آهن و توسعه یک معدن به نسبت کوچک زغال سنگ، محدود شده است. باقی شرکت‌ها در بیشتر قسمت‌ها توسط گروه‌هایی از بازرگانان و افراد خصوصی سرمایه‌گذاری شده است. با این وجود، گرایش فزاینده‌ای نسبت به مشارکت مالی توسط بانک ملی یا کشاورزی برای کارهای مخاطره آمیز جدید وجود دارد. اگر چه نگرش دولت به تأسیس شرکت‌های صنعتی جدید رقابت فوق‌العاده‌ایی را به وجود نیاورده [اما] قطعاً یکی از مشوق‌های آن است و بودجه‌های اخیر، اعتبارات قابل توجهی برای تأمین مالی کارخانه‌های دولتی و حمایت از شرکت‌های خصوصی که تولیدات داخلی به عنوان مواد خام برای صنایع‌شان استفاده می‌کنند، در نظر گرفته است.

نمایشگاهی از تولیدات صنایع ایرانی در سال ۱۹۳۴م/۱۳۱۳ش. در تهران افتتاح شد و نظر بر این است که به‌طور دائم گشوده باقی بماند تا دستاوردها و پیشرفت‌های اجرایی شده، آنگونه برای توسعه صنعتی کشور ضروری بوده [را به نمایش بگذارد]. نمایشگاه‌های مشابهی از اقلام خاص، بیشتر با ماهیت محلی در شهرهای اصلی ایالت کشور افتتاح شده است.

نقشه پایان این گزارش، محل کارخانه‌های صنعتی مهمتر (یا چند کارخانه در دست ساخت) را که بین سال‌های ۱۹۳۱ و ۱۹۳۵ تأسیس شده‌اند، نشان می‌دهد.

۷. منابع طبیعی

کشاورزی: توجه فزاینده‌ای توسط دولت به این موضوع صورت گرفته و اداره کشاورزی به عنوان یک بخش مجزا و با ریاست یک مدیر کل تشکیل شده است. از طریق بانک کشاورزی، به ویژه در خصوص محصولات فنی مانند چای، پنبه، تنباکو و غیره که اساس صنایع داخلی را تشکیل می‌دهند یا جایگزین محصولات وارداتی

هستند، به کشاورزان کمک شده است. دانشکده‌های کشاورزی و دامپزشکی تأسیس شده و همچنین ایستگاه‌های تحقیقاتی در بخش‌های مختلف کشور تشکیل شده است. گونه‌های بذر اصلاح شده پنبه به کشاورزان عرضه شده و در نتیجه کیفیت تولید پنبه بهبود یافته است. اخیراً به منظور اصلاح نژاد [دامهای ایران] تعدادی گاو و گوسفند از فرانسه وارد شده است. مالیات ثابت ارضی در سال ۱۹۳۴م/ ۱۳۱۳ش. لغو شد و اکنون یک مالیات ۳ درصدی بر محصولات واقعی که وارد بازار می‌شود جایگزین آن شده است. به پروژه‌های آبیاری توجه بیشتر شده و برخی از این پروژه‌ها عملاً در دست اجرا قرار گرفته‌اند. سرانجام اینکه یک شرکت دولتی برای یکسان‌سازی نرخ محصول غلات تشکیل شده است.

گندم، جو و برنج مهمترین محصولات کشاورزی هستند و بخش بزرگی از محصول برنج به‌طور معمول به اتحاد شوروی صادر می‌شود. میوه و مغزها در مقادیر زیاد پرورش می‌یابد و تلاش برای بهبود گزینش، خشک کردن، بسته بندی و غیره به منظور یافتن بازار بزرگتر در خارج برای این محصولات، صورت گرفته است. پنبه بازار بیشتری در داخل برای عرضه به کارخانه‌های نساجی پیدا کرده و همچنین به کشورهای اتحاد شوروی، آلمان و ژاپن صادر می‌شود. به منظور افزایش تقاضای داخلی برای [مصرف] برنج تولیدی ایالت‌های گیلان و مازندران، کشت برنج در داخل کشور منع شده است.

چای: مساحت تحت کشت چای حدود ۱۵۰۰ هکتار گزارش شده اما بیشتر این قسمت تازه کشت شده و هنوز به مرحله تولید نرسیده است. برای اینکه کشور تمام نیازمندی‌های خود را تولید کند، مساحت زیر کشت چای احتمالاً می‌بایستی حداقل تا ۱۲۰۰۰ هکتار افزایش یابد. دولت از طریق بانک تازه تأسیس کشاورزی ایجاد صنایع در ایالات شمالی ایران در نزدیک دریای خزر را مورد تشویق و حمایت قرار داده و یک کارخانه چای خشک‌کنی وارد شده است. در دسامبر ۱۹۳۴ قرارداد با چهار کارشناس چینی [چای‌کاری] برای یک دوره سه ساله دیگر تمدید شد.

مقدار تولید این مزارع چای در سال ۱۹۳۳م/ ۱۳۱۲ش.، ۶۵/۰۱۱ من (حدود ۴۲۲/۵۰۰ پوند) و در سال ۱۹۳۴م/ ۱۳۱۳ش.، ۸۰/۰۰۰ من (حدود ۵۲۰/۰۰۰ پوند) گزارش شده است. کیفیت چای هنوز رضایت بخش نیست و در حال حاضر مقدار خاصی از چای وارداتی به‌طور معمول با چای داخلی مخلوط می‌شود.

الوار: جنگل‌های مازندران دارای انواع درخت‌های گوناگون است. بهره‌برداری از این جنگل‌ها در اختیار دولت است و به نظر می‌رسد که گرایش اخیر تشویق به صادرات انواع خاصی از چوب است که در خارج بازار دارد، یعنی چوب گردو و چوب شمشاد.

توتون: (Tobacco) توتون برای ساخت سیگار عمدتاً در گیلان و مازندران کشت می‌شود در حالیکه تنباکو (Tambaku) برای چیق و قلیان در منطقه اصفهان و در مقیاس کوچکتري در اطراف شیراز کشت می‌شود. صنعت [سیگار سازی] در گیلان توسط اداره انحصار تنباکو مورد تشویق قرار گرفته و بذرهایی از آمریکا، ترکیه و اتحاد شوروی به منظور توزیع رایگان بین کشاورزان وارد شده است. اما مالیات سنگین و قیمت‌های ثابت توسط اداره انحصار، به نظر می‌رسد که اشتیاق تولیدکنندگان تنباکو را از بین ببرد. اخیراً سندیکایی از فروشندگان تنباکو در رشت، تهران و تبریز با سرمایه ۱۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال (حدود ۱۲۵/۰۰۰ پوند) تشکیل شده است. سندیکا که قصد دارد خرید و فروش تنباکو را تمرکز دهد، نیازمندیهای خود را مستقیم از اداره انحصار دولتی به دست خواهد آورد.

واردات توتون به هر شکل در انحصار دولت است؛ هیچ سهمیه‌ای برای واردات این کالا در فهرست سهمیه واردات سالانه وجود ندارد. هر تنباکویی که به ایران فرستاده شود مشمول مصادره می‌شود مگر اینکه جواز مخصوص برای واردات قبلاً از دولت اخذ شده باشد.

تریاک: کشت تریاک در سال‌های اخیر یک روند کاهشی را نشان می‌دهد و آخرین گزارش‌ها حاکی از این است که این روند هر چند که معکوس نشده اما کنترل‌گریده است. آمار و ارقام در دست‌رس نیست اما گزارش‌های نواحی خاص، حاکی از آن است که کشت تریاک گسترش یافته است. بازارهای شرق دور برای تریاک ایران در ۵ سال گذشته تضعیف شده است. این مسئله تا حدی باعث کاهش تولید گردیده، اما باید دانست که اخیراً قراردادی برای فروش ۱۰۰۰ صندوق تریاک به ژاپن، منعقد شده است. تلاش‌هایی برای تسریع صادرات به اروپا برای مصرف قانونی برای جبران فروش کمتر تریاک در شرق صورت گرفته است. در سال ۱۹۳۴ یک شرکت انحصاری تریاک تأسیس شد که بیشتر سرمایه آن توسط دولت تهیه شده است. باور بر این است که مصرف داخلی تریاک در بعضی از نواحی افزایش یافته و ذخایر

نگهداری شده برای صادرات قابل توجه است. طبق آمار گمرکات، صادرات تریاک در پنج سال گذشته به قرار زیر بود:

سال	وزن به من	وزن به پوند (تقریباً)
۱۹۲۹-۳۰	۱۶۴/۸۸۸	۱/۰۷۷/۷۰۰
۱۹۳۰-۳۱	۱۳۲/۴۷۶	۸۶۱/۰۰۰
۱۹۳۱-۳۲	۶۵/۱۶۳	۴۳۲/۵۰۰
۱۹۳۲-۳۳	۱۰۸/۳۸۴	۶۰۴/۴۵۰
۱۹۳۳-۳۴	۳۸/۶۸۵	۲۵۱/۴۰۰

شیلات: امتیاز شیلات دریای خزر مشترک یک شرکت ایرانی- روسی است. تمام محصولات شیلات از جمله خاویار به اتحاد شوروی و اروپا صادر می‌شود. در سال ۱۹۳۳-۳۴ ارزش ماهی‌های صادراتی (شامل ماهی تازه، خشک شده، نمک سود و غیره)، ۸/۷۳۵/۰۰۰ ریال و ارزش خاویار ۵/۹۸۱/۰۰۰ ریال (حدود ۲۶۸/۷۵۰ پوند) افزایش است.

زغال سنگ: لایه‌های زغال در بسیاری از بخش‌های کشور واقع شده و در یک مقیاس کوچک برای مصرف محلی بهره‌برداری می‌شود. تجهیزاتی برای معادن دولتی شمشک و زیرآب وارد شده است. به‌طورکل کیفیت زغال سنگ از حد معمول پایین‌تر است.

خاک سرخ: امتیاز استخراج و صادرات خاک سرخ از [جزیره] هرمز که در سال ۱۹۲۳-۲۴ برای یک دوره‌ی پانزده ساله به یک شرکت داخلی واگذار شده بود، در اکتبر ۱۹۳۴ لغو شد. بعد از آن اعلان مزایده بهره‌برداری از لایه‌های خاک سرخ جزیره هرمز، قشم، لارک و هندیجان به وسیله وزارت مالیه صادر شد و در ۳۰ اکتبر [۱۹۳۴] در مطبوعات داخلی منتشر گردید. ظاهراً هیچ پیشنهاد رضایت‌بخشی برای این امتیاز دریافت نشد و در حال حاضر وزارت مالیه به حساب دولت از لایه‌های خاک سرخ [این جزیره] بهره‌برداری می‌کند.

متفرقه: سنگ فیروزه و سایر سنگ‌های قیمتی استخراج و صادر می‌شوند و صنعت صید مروارید در خلیج فارس وجود دارد.

VI. حمل و نقل و ارتباطات

راه‌ها: راه‌های اصلی که شهرهای عمده ایران را به هم متصل می‌کنند، به‌طورکلی به خوبی نگهداری می‌شوند. پیچ و خم‌ها در بعضی گذرگاه‌های شیب‌دار کوهستانی که در بخش‌های مختلف کشور عبور می‌کند، تند بوده و کلاً به توجه راننده و ترمزهای خوب و یک بوغ قوی نیاز دارد. در پایان سال ۱۹۳۳م / ۱۳۱۱ش. راه کرج - چالوس در حدود ۳۸ کیلومتری راه تهران، قزوین، تاده نو (نوشهر) در دریای خزر، کامل شده. با [ساخت] این راه فاصله تهران به دریا، به ۲۱۹ کیلومتر کاهش یافت. این راه در حال حاضر ارزش بازرگانی اندکی دارد این راه که در طی زمستان و اوایل بهار به وسیله برف مسدود می‌شود، احتمال دارد به‌طور فزاینده‌ای به عنوان راهی برای روزهای تعطیل از تهران به سواحل دریای خزر در طی تابستان مورد استفاده قرار گیرد و هتل‌های خوب برای برآوردن نیاز این رفت و آمدها ساخته شود. در نظر دارند تا با ساخت تونلی نزدیک بلندترین قسمت راه، حدود ۱۷ کیلومتر از قسمت‌های بالای راه را حذف کنند، بنابراین نه تنها راه به‌طور قابل توجهی کوتاه می‌شود، بلکه آن را هر چند نه برای تمام سال ولی برای قسمت بیشتری از سال قابل استفاده می‌سازد. گفته می‌شود که این راه یکی از مرتفع‌ترین راه‌های دنیاست که از گردنه‌هایی با بیش از ۲/۲۵۲، ۲/۴۶۸ و ۳۰۰۸ متر عبور می‌کند. در ده نو (اکنون نوشهر نامیده می‌شود)، در انتهای راه نزدیک دریای خزر یک بندر مدرن ساخته می‌شود. قرارداد انجام این کار با یک شرکت آلمانی منعقد شده است.

اکنون راه جدیدی از تبریز و از مسیر ساوجبلاغ (مهاباد) به خانه^۱ در مزر عراق، به غیر از اواسط زمستان، در دسترس است و از آنجا به راه رواندوز متصل می‌شود که هم بغداد و هم موصل را در دسترس قرار می‌دهد. این راه به غیر از معاملات بین عراق و شمال غرب ایران احتمالاً از نقطه نظر بازرگانی هیچ مزیت ویژه‌ای ارائه نمی‌کند.

ساخت یک راه جدید که رشت را به تبریز متصل می‌کند و با عبور از فومن، ماسوله و خلخال در نزدیک میانه به جاده قزوین - تبریز می‌پیوندد، در سال ۱۹۳۳م / ۱۳۱۲ش. شروع شد اما هنوز کامل نشده است.

یک راه ساحلی که بوشهر و لنگه را به هم متصل می‌کند با مسافتی حدود ۷۲۰

1. Khaneh.

کیلومتر در آخر آوریل ۱۹۳۵م/ فروردین ۱۳۱۴ش. به طور رسمی افتتاح شد. راه اصلی ادامه پیدا می کند تا اینکه از طریق خرم آباد و بروجرد، صالح آباد (دزفول) را به تهران متصل می کند.

حمل و نقل جاده ای: قسمت عمده نقل و انتقالات با وسایل نقلیه موتوری حمل می شود. چندین گاراژ در شهرهای بزرگتر وجود دارد که معمولاً در راه های مشخصی [یا] کامیون های شخصی خودشان تردد می کنند و با گاراژهای سایر شهرها ارتباط دارند؛ برنامه ها به آدرس گاراژ خاصی فرستاده می شوند و در آنجا گیرنده بایستی کالاهای خود را در ازای پرداخت مانده حق کرایه، دریافت کند. دولت در حال حاضر تصمیم دارد فرم های برنامه مُهردار منتشر کند که قوانین و مواد درباره خطوط برنامه در بردارد که طبق آن [مسئولیت بار] هم برعهده گاراژ و هم راننده گذاشته می شود. تمام گاراژها موظف خواهند بود که این برنامه های قانونی را جایگزین فرم های خودشان نمایند که تاکنون از آن استفاده می کردند.

با توجه به تداوم رکود بازرگانی و در نتیجه فقدان جابجایی کالاها، نرخ حمل و نقل در بهار ۱۹۳۵م/ ۱۳۱۴ش. آنچنان به پایین بازار رسید که انجام دادن کار حمل و نقل عملاً غیرممکن شد. به عنوان مثال نرخ کرایه بار از تهران به صالح آباد (دزفول) با مسافت ۷۹۳/۷۰ کیلومتر، ۲۰ ریال (حدود ۶ سنت و ۸ پنی، - به نرخ هر پوند ۶۰ ریال -)، در هر خروار یا حدود ۱ پوند در هر تن بود. کرایه بازگشت به تهران ۱۰۰ ریال در هر خروار بود. - رویهمرفته در یک سفر حدود ۱۰۰۰ مایلی، کرایه هر خروار بار ۱۲۰ ریال بود که کمی بیش از ۱/۵ پنی برای هر تن در یک مایل تمام می شد. این وضعیت، به اضافه مالیات فوق العاده بنزین که در قسمت قبل ذکر شد و قیمت بالای تایر، باعث شده تا کامیون های بسیاری در سرتا سر کشور بلااستفاده باقی بمانند. [در نتیجه]، جمع کردن اقساط مقرر شده برای کامیونها توسط رانندگان بیش از پیش مشکل شده است. تصمیم دولت برای یکسان سازی نرخ کرایه در جاده های خاص، به هدف تشویق صادرات به مقصدهای ویژه، حاکی از این مسئله است. و نهایت انحصار دولت بر تمام سرویس های حمل و نقل موتوری ممکن است دیر یا زود اتفاق بیافتد؛ در این روش، رقابت بیش از حد ممکن است از بین برود، نرخ ها به سطح بالاتری افزایش یابد و مطابق تمایل دولت برای تشویق استفاده از برخی راه های تجاری و کنار گذاشتن برخی راه های دیگر، به

تدریج تغییر کند؛ افزایش هزینه‌ها به بسیاری از هزینه‌هایی که برای کالاهای وارداتی ایجاد شده، خواهد افزود که تقریباً برای مصرف‌کنندگان معمولی دست نیافتنی است.

حمل و نقل با چهارپایان هم اکنون رقابت اندکی به وجود آورده و عمدتاً در نواحی که راه‌های ماشین‌رو وجود ندارد، محدود شده است.

راه‌آهن دولتی شمال - جنوب: بعد از تکمیل بخش شمالی راه‌آهن تا شاهی (قائم‌شهر) و بخش جنوبی تا صالح‌آباد (دزفول)، اختلاف نظر بین دولت و سندیکای راه‌آهن در سال ۱۹۳۰ افزایش یافت و در نتیجه آن عملیات ساخت متوقف شد و دولت تصمیم گرفت خودش مسئولیت بیشتر ساخت [اره‌آهن] را برعهده بگیرد. یک مهندس آمریکایی به عنوان مدیر کل بخش جنوبی منصوب شد و برخی پیشرفت‌ها به دست آمد که از جمله تکمیل پل بر روی رودخانه کارون در اهواز بود. توسعه راه‌آهن به کندی پیش می‌رفت و در سال ۱۹۳۲ یک مهندس سوئدی به عنوان مشاور تمام مسائل راه‌آهن انتخاب شد.

در بهار ۱۹۳۳ دولت قراردادی با یک گروه از مهندسين مشاور دانمارکی - سوئدی برای نظارت بر ساخت کل راه‌آهن امضاء کرد. این گروه تحت عنوان کنسرسیوم کامپاکس با هزینه اداره راه‌آهن قراردادهای برای ساخت تمام بخش‌های مشخص شده در هر دو بخش راه‌آهن و کامل کردن بخش شمالی (شاهی تا تهران حدود ۴۵۶ کیلومتر) در چهار سال و در بخش جنوبی، (صالح‌آباد (دزفول) تا تهران حدود ۷۵۲ کیلومتر) در ۶ سال، به عهد گرفت. مدت تکمیل ساخت بخش جنوبی ممکن است بیشتر شود. بخش شمالی به ۱۹ قسمت تقسیم شده و به پیمانکارانی که مطلوب‌ترین مناقصه را پیشنهاد داده بودند واگذار شده است؛ انتظار می‌رود که این بخش در حدود می ۱۹۳۷م/اردیبهشت ۱۳۱۶ش. تکمیل شود. در قسمت جنوبی، ۱۱ قطعه از ۱۲ قطعه بین صالح‌آباد (۲۵۰ کیلومتر) و بحرین (دورود) (۴۶۱ کیلومتر)، (حدود ۶۴ کیلومتری جنوب بروجرد) به [منافسه] داده شده و دو شرکت انگلیسی در قطعات ۶ و ۷ این قسمت که عملیات تونل‌سازی قابل ملاحظه‌ایی در بر دارد، ذینفع هستند. قطعه ۹ بعداً واگذار خواهد شد. از بروجرد به تهران که با مسافتی حدود ۵۳۹ کیلومتر است و از بروجرد، ملایر، سلطان‌آباد (اراک) و قم عبور می‌کند، منطقه‌ی آسان‌تری است که به قطعاتی تقسیم خواهد شد و به موقع خود به مناقصه داده می‌شود.

ایستگاه تهران که هر دو بخش شمالی و جنوبی [راه آهن] در آنجا بهم می پیوندند، در جنوب تهران و در خیابان پهلوی که یک خیابان پهن و هموار است و مستقیماً در وسط شهر کشیده شده، ساخته می شود. قرارداد ساخت ایستگاه تهران در جولای ۱۹۳۵ واگذار شد.

طول خطی که در بخش شمالی یعنی از بندر شاه (ترکمن) در [ساحل] دریای خزر تا شیرگاه به طور کامل مورد بهره برداری قرار گرفته، حدود ۱۴۷ کیلومتر است. (خط آهن تا حدود ۴۵ کیلومتری آن سوی شیرگاه کشیده شده اما تاکنون فقط برای سرویس حمل و نقل مورد استفاده قرار می گیرد) و [در بخش جنوبی] از بندر شاهپور (امام خمینی) در خلیج فارس تا صالح آباد در نزدیک دزفول، حدود ۲۶۴ کیلومتر است. علاوه بر این خط آهن تا حدود ۴۸ کیلومتری شمال صالح آباد کشیده شده اما حمل و نقل کامل از بندر شاهپور هنوز در این مسیر سازماندهی نشده، با این حال یک سرویس کم و بیش منظم [در این مسیر] کار می کند.

هزینه های ساخت راه آهن از آغاز تا ۲۰ مارس ۱۹۳۴ مبلغ ۶۴۲/۹۱۷/۵۶۲ ریال یا به نرخ ظاهری ۸۰ ریال برای هر پوند، تقریباً ۸/۰۳۶/۶۰۰ پوند بود. بوجه راه آهن که با مالیات انحصاری قند و شکر تأمین شده، تا این تاریخ تنها حدود ۳۴ میلیون ریال و درآمد سالانه از مالیات احتمالاً حدود ۹۰ میلیون ریال را تشکیل می داد. برای سال ۳۶-۱۹۳۵ تنها یک اعتبار ۳۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال به اضافه ۶۰۰/۰۰۰ پوند اختصاص یافته و احتمالاً حداقل در سه چهار سال آینده هزینه ها نسبت به درآمدهای به دست آمده از مالیات فراتر رود. هزینه کلی راه آهن مشخص نیست اما به نظر می رسد احتمالاً بین ۲۵ تا ۳۰ میلیون پوند باشد.

عایدات به دست آمده از بخش هایی که کاملاً تحت بهره برداری قرار گرفته، در طی سال منتهی به ۲۰ مارس ۱۹۳۴ م/ ۲۹ اسفند ۱۳۱۲ ش.، حدود ۱۰ میلیون ریال در بخش جنوبی و ۶ میلیون ریال در بخش شمالی برآورد می شود. این دریافت ها ظاهراً هزینه های جاری را متعادل می کند.

مسافرت هوایی: سرویس هوایی مسافر و [پسته های] پستی که قبلاً توسط شرکت یونکرس مورد بهره برداری قرار گرفته در اوایل سال ۱۹۳۲ م/ ۱۳۱۱ ش. به پایان رسید به این ترتیب قرارداد لغو شده و مذاکرات برای تداوم سرویس هوایی هنوز به نتیجه نرسیده است. در حال حاضر سرویس هوایی داخلی در ایران وجود ندارد اما

اقدامات لازم در بغداد به سال ۳۶-۱۹۳۵ برای خرید هواپیماهایی که برای تأسیس سرویس پست هوایی مورد استفاده قرار گیرد، به عمل آمده است. جزئیات راه‌هایی که باید به کار گرفته شود یا زمان تقریبی شروع به کار این سرویس هنوز معلوم نیست اما فرض می‌شود که این سرویس یک سرویس دولتی خواهد بود و خلبان‌ها را از نیروی هوایی ایران استخدام خواهند کرد.

VII. مسائل اجتماعی

هزینه زندگی. سطح کل هزینه زندگی در ایران، به عنوان یک قاعده به طور مستقیم تحت تأثیر تورم ارز نیست. هزینه کالاهای وارداتی به طور مستقیم‌تری تحت تأثیر قرار می‌گیرد اما بسیار بیشتر از آن تحت تأثیر مالیات‌های سنگین و محدودیت‌های تجاری انحصارات و غیره است. بیشتر کالاهای مصرفی، به غیر از محصولات کشاورزی، مالیات سنگین دارند و سنگینی بار این مالیات‌ها عمدتاً بر [دوش] طبقات فقیرتر می‌افتد. از دسامبر ۱۹۳۴ مالیات بر درآمد، مشمول تمام درآمدهای بیشتر از ۲۴۰۰ ریال (حدود ۳۰ پوند) در سال، می‌شود.

استاندار زندگی: برای اکثر و بیشتر مردم، استاندارد زندگی در سطح بسیار پایینی باقی مانده است. دستمزد کارگران در راه‌آهن و کارگران غیرماهر در کارخانه‌ها، به جز در تهران، به ندرت بیش از ۵ ریال در روز و اغلب کمتر از این است. به کارگران ماهر، از جمله خارجی‌ها دستمزد بهتری پرداخت می‌شود اما تحت تأثیر هزینه بالای کالاهای وارداتی قرار دارد. [در نتیجه] ساخت راه‌آهن و توسعه سایر صنایع شمار زیادی از پیمانکاران داخلی و خارجی و همچنین مستخدمان با حقوق بالا به تهران جذب شده‌اند و این مسئله جوی از رفاه ظاهری ویژه در پایتخت به وجود آورده است.

اشتغال: هیچ آماری در مورد اشتغال و بیکاری در دسترس نیست. در صنعت فرش‌بافی به ویژه در نزدیکی کرمان بیکاری وجود دارد. از طرف دیگر، ساخت راه‌آهن، هرچند به طور موقت برای هزاران نفر اشتغال به بار آورده و اشتغال دائم برای هزاران نفر دیگر در فرایند توسعه صنایع جدید فراهم شده است. گرایش کلی برای اشتغال بیشتر وجود دارد و کارگران ماهر نایاب‌اند.

آموزش: توجه بیشتری به این موضوع صورت گرفته و مدارس جدید از جمله

مدارس فنی و دبیرستان تأسیس شده است. صدها نفر از جوانان ایرانی به‌طور عادی تحصیلات‌شان را در خارج تمام کرده‌اند. دانشگاه جدیدی در تهران تأسیس شده است. در صدد بی‌سوادى هنوز زیاد اما در حال کاهش است. مسابقات در فضای باز^۱ و تربیت بدنی برای بچه‌های مدرسه و دانش‌آموزان دختر و پسر تشویق می‌شود.

بهداشت و درمان: اقدامات زیادی باید در این حوزه انجام گیرد. حتی در تهران هنوز کانال‌کشی آب آشامیدنی و سیستم فاضلاب منظم وجود ندارد. بیماری به‌طور معمول گسترده است و تاکنون شرایط بهداشتی بهتر و آب آشامیدنی پاک آن‌گونه که بتوان انتظار داشت، بهبود واقعی پیدا نکرده است. در سال ۱۹۳۴م/ ۱۳۱۳ش. یک بیمارستان بزرگ در مشهد و چند بیمارستان کوچکتر در تهران و جاهای دیگر افتتاح شد. بیمارستانی با ۱۲۰۰ تخت در تهران در حال ساخت است.

پیشرفت‌های شهرداری: در تمام شهرهای بزرگ خیابانهای اصلی پهنی ساخته شده که اغلب همواراند و ساختمان‌های جدید آجری یا آجرنما همراه با فروشگاه‌ها در این خیابان‌ها پدیدار شده است؛ همچنین میادین و پارک‌های عمومی مرتب شده‌اند. فروشگاه‌های مدرن تلاش می‌کنند تا داد و ستد از بازارها [ی قدیمی] را جذب کنند؛ این بازارها سر پوشیده‌اند و تابستانها سایه و خنکی و در زمستانها، سرپناه ایجاد می‌کنند و ناپدید شدن نهایی آنها زیانی آشکار خواهد بود. در تهران اکثر خیابان‌های اصلی در طی دو سال گذشته آسفالت یا هموار شده و با تعداد قابل ملاحظه‌ای از ساختمان‌های جدید همراه شده است. چندین ساختمان دولتی، یک ساختمان تئاتر و ساختمان جدید بانک ملی در دست ساخت است و در نظر است که یک ساختمان بورس بسازند. یک ایستگاه برق قدرت در دست ساخت است که روشنایی شهر را بهبود خواهد بخشید. عملاً همه شهرهای کشور برق دارند؛ در ژوئن ۱۹۳۵م./ خرداد ۱۳۱۴ش. بیانیه‌ای برای مناقصه ایستگاه برق قدرت شهری برای اصفهان منتشر شد.

VIII. قانونگذاری و معاهدات

قانونگذاری: طبق قانون ثبت شرکت‌ها که در ۲۴ می ۱۹۳۱م/ ۴ خرداد ۱۳۱۰ش. تصویب شد، تمام شرکت‌های ایرانی یا خارجی که خواه از طریق شعبات یا نمایندگی‌های [خود]، به فعالیت‌های بازرگانی، صنعتی یا مالی در ایران مشغول‌اند،

بایستی ثبت شوند. حق ثبت برای پرداخت عادی سرمایه تا ۲۰ میلیون ریال (حدود ۲۵۰/۰۰۰ پوند)، ادر ۱۰۰۰، برای سرمایه بیشتر از ۱۰ میلیون ریال مازاد، ۱ در ۴۰۰۰، برای سرمایه مازاد بین ۱۰ تا ۵۰ میلیون ریال، ۱ در ۲۰/۰۰۰ و برای مازاد سرمایه بیش از ۵۰ میلیون ریال، ۱ در ۵۰/۰۰۰ است. شرکت‌های کشتیرانی و شرکت‌های حمل و نقل هوایی یک چهارم و شرکت‌های حمل و نقل زمینی یک سوم از نرخ عادی را پرداخت می‌کنند. حق ثبت در مورد شرکت‌های بیمه مبلغ ۳۰۰۰ ریال طلای ثابت است که با قابلیت تبدیل هر ریال طلا به نرخ ۷/۵ ریال رایج، برابر با ۲۲/۵۰۰ ریال است. برای ترجمه اسناد و اعلامیه‌ها در مطبوعات داخلی یک هزینه اضافی وجود دارد که مبلغ تمام آن حدود ۹۵۰ ریال است. قانون حکومتی حمایت از علائم و اختراعات ثبت شده بازرگانی در هفتم ژوئن ۱۹۳۱ به اجرا درآمد.

قانون جدید مالیات راه که در سپتامبر ۱۹۳۲ معرفی شد، جایگزین قانون عادی ششم فوریه ۱۹۲۶ می‌شود. نرخ‌های بالای مالیات راه عمدتاً مربوط به کالاهای لوکس است که [واردات] آن قبلاً ممنوع بود اما اکنون با شرایط ویژه‌ای می‌تواند وارد شود. مالیات از روی وزن ناخالص [کالاهای] وصول می‌شود. اجناس شکستنی که نیاز به بسته‌بندی محکمی دارند، مالیات سنگین‌تری دارند و هزینه موجود در بعضی موارد چندین برابر بیشتر از تعرفه گمرکی است. مالیات [راه] بر صادرات نیز تحمیل می‌شود اما میزان آن در بسیاری از موارد به دلیل وجود پاداش‌های صادراتی کاهش می‌یابد.

طبق قانون مالیات بر درآمد در نوامبر ۱۹۳۳، که طبق یک قانون الحاقی مصوب ۱۵ دسامبر ۱۹۳۴ م/ ۲۵ آذر ۱۳۱۳ ش. اصلاح شد، حداقل درآمد سالانه مشمول مالیات، از ۵ هزار ریال به ۲۴۰۰ ریال کاهش یافت. درآمد سالانه بین ۲۴۰۰ تا ۵۰۰۰ ریال، مالیات ۱ درصدی پرداخت می‌شود و نرخ مالیات به تدریج افزایش می‌یابد و به درآمدهای بیش از ۵۰ هزار ریال در سال، یک مالیات حداکثری ۴ درصد تعلق می‌گیرد.

قانون مصوب ژانویه ۱۹۳۴ فروش بخشی از اراضی خالصه را مجاز کرد. بخشی از درآمدهای [حاصل از فروش املاک خالصه] به همراه بوجه‌های ویژه دیگر به بانک

کشاورزی قرض داده می‌شد. بانک طی یک دوره ده ساله وام‌هایی را در ازای املاک به نرخ کمیتر از ۶ درصد در سال، برای تشویق تولیدات کشاورزی پرداخت خواهد کرد. کل مبلغ تصویب شده برای اینگونه وام‌ها در طی این دوره ۳۵۰ میلیون ریال خواهد بود. علاوه بر این، دولت سالانه مبلغ ۱۰۰/۰۰۰ پوند برای مدت ۵ سال به بانک کشاورزی وام پرداخت خواهد کرد که این مبلغ برای وام‌های حمایتی^۱ جهت تشویق یا ایجاد صنایع در داخل کشور بر اساس تولید طبیعی مورد استفاده قرار می‌گیرد.

در دسامبر ۱۹۳۴ مالیات ثبت وسایل نقلیه موتوری منسوخ و به جای آن مالیات ۱ ریال برای هر ۵ لیتر بنزین یا پارافین جایگزین شد.

در دسامبر ۱۹۳۴ قانونی تصویب شد که مالیات بر دارایی ارضی منسوخ و یک مالیات ۳ درصدی بر ارزش تمام محصولات کشاورزی که به‌طور واقع وارد بازار می‌شود، جایگزین می‌گردد.

قانون متمم بوجه که در مارس ۱۹۳۵ توسط مجلس تصویب شد، از جمله شامل مقررات زیر بود:

ماده ۸. به دولت حق انحصاری واردات وسایل نقلیه موتوری و قطعات یدکی می‌دهد. نرخ انحصاری مورد نظر از جهت تفاوت قیمت بین ارز صادرکنندگان که آنها مجبور بودند آن را بخرند، نباید از هزینه قبلی پرداخت شده توسط واردکنندگان و ارز معمولی، بیشتر باشد. [هر گونه] اقدام از سوی دولت به منظور کاهش قیمت فروش وسیله نقلیه موتوری و قطعات یدکی مجاز است و تا ۵۰ درصد مالیات انحصار بایستی برای این منظور استفاده شود.

ماده ۹. بانک کشاورزی یک شرکت رهنی ارضی تشکیل داده و در طی سال ۳۶-۱۹۳۵ تا ۵ میلیون ریال در آن سرمایه‌گذاری می‌کند.

ماده ۱۰ به دولت اجازه می‌دهد تا وثیقه‌های نقدی از شرکت‌های بیمه، خواه داخلی یا خارجی مطالبه کند. چنین مبلغی، همراه با بخشی از حقوق بیمه جمع‌آوری شده در ایران شاید برای تبدیل به سهام یا اوراق قرضه شرکت رهنی زمین تبدیل و در بانک کشاورزی سرمایه‌گذاری شود.

بودجه سال ۳۶-۱۹۳۵ شامل اعتباری ۱۵ میلیون ریالی برای تأسیس یک شرکت

1. Advancing loans.

بیمه دولتی است.
ماده ۱۴ برای یک دوره سه ساله دیگر قانون بهمن ۱۳۰۳ (۲۱ ژانویه تا ۱۹ فوریه ۱۹۲۵) مبنی بر معافیت ماشین آلات صنعتی و کشاورزی از پرداخت عوارض وارداتی، را تمدید می‌کند.

معاهدات

۱۹۳۰

۱۳ مارس، معاهده دوستی با هلند
۲۹ اکتبر، معاهده دوستی و ایجاد توافق با چک اسلواکی
معاهده دوستی، بازرگانی و کشتیرانی با نروژ که اصل کامله‌الواد دوجانبه را در نظر می‌گیرد
معاهده دوستی با لیتونی

۱۹۳۱

معاهده دوستی و قرارداد حفظ وضع موجود با یونان
معاهده دوستی با فنلاند
معاهده دوستی با استونی
قرارداد حفظ وضع موجود، بازرگانی و کشتیرانی با اتحاد شوروی که تا ۲۷ اکتبر سه ساله از تصویب آن می‌گذرد و در ژوئن ۱۹۳۲ تصویب شد.

۱۹۳۲

۱۸ اکتبر معاهده بازرگانی، کشتیرانی و حفظ وضع موجود، معاهده حکمیت و جلب رضایت^۱ و معاهده دوستی و معاهده بی‌طرفی و همکاری اقتصادی با ترکیه
۱۷ فوریه، قرارداد تلگراف با انگلستان و هند
۱۰ مارس، معاهده مبادله اسناد با فرانسه در خصوص حمایت از علائم بازرگانی
۱۰ جولای، معاهده مبادله اسناد با ایتالیا در خصوص حمایت از اعلام بازرگانی.

1. Arbitration and conciliation.

۱۹۳۴

۲۰ فوریه، معاهده دوستی و بازرگانی با دانمارک

۲۵ آوریل، معاهده دوستی و حفظ وضع موجود با سوئیس

۲۲ آوریل، معاهده گمرکی با لهستان

۱۸ نوامبر، مبادله اسناد با فنلاند در خصوص معاهده اصل کامله الواد در موضوعات
گمرکی

پیوست‌ها

۱. بازرگانی خارجی ایران در طی سال‌های ۱۳۱۰-۱۳۱۳ (ژوئن ۱۹۳۱ تا ژوئن ۱۹۳۴)

۱۳۱۲-۱۳		۱۳۱۱-۱۲		۱۳۱۰-۱۱		
ژوئن ۱۹۳۳ تا ژوئن ۱۹۳۴		ژوئن ۱۹۳۲ تا ژوئن ۱۹۳۳		ژوئن ۱۹۳۱ تا ژوئن ۱۹۳۲		
صادرات	واردات	صادرات	واردات	صادرات	واردات	
۷/۶۹۰	۴۶۰	۱/۸۵۷	۵۸۰	۱۳/۱۴۴	۱/۷۶۸	دام زنده
۸۰/۸۵۳	۹۶/۲۴۱	۱۰۲/۶۳۶	۱۰۴/۶۴۲	۱۸۹/۱۲۵	۱۲۰/۲۱۲	غذا و مشروبات
۱/۵۶۵/۷۴۳	۶۰/۰۳۷	۱۳۴۸/۰۳۷	۷۱/۶۹۹	۱/۳۱۲/۵۳۶	۷۳/۳۷۷	مواد خام
۱۶۱/۰۳۴	۵۳۷/۳۱۵	۲۰۳/۷۴۹	۴۸۰/۲۲۹	۲۱۸/۳۸۴	۴۷۳/۵۴۵	کالاهای ساخته شده
						شمش و مسکوکات
۱/۹۳۷	۴/۲۰۲	۱/۰۵۹	۴۲۸	۲/۷۹۴	۳۱۸	کل (به ریال)
۱/۸۱۷/۲۵۷	۶۹۸/۲۵۵	۱/۶۷۵/۰۵۵	۶۵۷/۵۷۸	۱/۷۳۵/۹۷۳	۶۶۹/۲۲۰	
نرخ یک پوند ۸۰.۴۵ ریال		نرخ یک پوند ۹۸.۲۷ ریال		نرخ یک پوند ۸۴.۸۵ ریال		
۲۲/۵۸۱/۶۵۷	۸/۶۷۹/۳۷۶	۱۷/۰۴۵/۴۴۱	۶/۶۹۱/۵۴۹	۲۰/۴۵۹/۳۲۰	۷/۸۸۷/۱۰۲	کل (به پوند)

نکته: ارقام سال ۱۹۳۳-۳۴ شامل واردات شمش طلا به ارزش ۴۳/۴۸۰/۵۵۳ ریال است که توسط بانک ملی ایران وارد شده است.

II. واردات سال‌های ۱۹۲۸-۲۹، ۱۹۳۲-۳۳، ۱۹۳۳-۳۴،
واردات (به هزار ریال)

۱۹۳۳-۳۴			۱۹۳۲-۳۳ (ارزش)	۱۹۲۸-۲۹		کشورهای اصلی مبدأ
ارزش	درصد افزایش یا کاهش نسبت به ۱۹۳۲-۳۳	درصد از کل واردات		درصد از کل واردات	ارزش	
۱۴۷/۶۶۱	-۲۴.۱	۲۱.۱	۲۰۷/۸۹۵	۳۵.۵	۲۹۱/۰۶۱	اتحاد جماهیر شوروی
۱۳۷/۲۷۶	+۳۱.۵	۱۹.۶	۱۰۴/۳۴۰	۱۹.۱	۱۵۷/۰۵۶	انگلستان
۸۲/۰۵۴	+۵۶.۸	۱۱.۸	۵۲/۳۱۰	.۵	۴/۰۰۱	ژاپن
۶۹/۹۷۵	+۲۶.۵	۱۰.۰	۵۵/۳۱۸	۵.۸	۴۷/۲۳۷	آلمان
۶۱/۴۰۴	-۱۱.۰	۸.۸	۶۹/۰۰۳	۱۹.۳	۱۵۸/۱۴۳	هند انگلیس
۵۸/۳۰۰	+۷.۳	۸.۳	۵۴/۳۲۵	۴.۸	۳۹/۲۱۴	آمریکا
۳۲/۴۱۴	+۲۰۷.۵	۴.۶	۱۰/۵۴۰	.۴	۳/۳۳۲	چک اسلواکی
۳۱/۱۵۴	+۴۵.۳	۴.۵	۲۱/۴۶۹	۳.۵	۲۸/۹۳۸	بلژیک
۲۶/۰۷۸	+۳۵.۲	۳.۷	۱۹/۲۰۸	۴.۹	۳۹/۸۳۶	فرانسه
۹/۲۶۸	-۵۳.۰	۱.۳	۱۹/۶۹۸	-	-	سوئد
۸/۵۷۸	-۵۷.۰	۱.۲	۱۹/۹۵۶	۲.۵	۲۰/۸۴۳	ایتالیا
۶۹۸/۲۵۵	-۶.۲	-	۶۵۷/۵۷۸	-	۸۱۹/۸۶۵	جمع تمام کشورها

نکته: این جدول شامل واردات طلا برای بانک ملی ایران در طی سال ۱۹۳۳-۳۴ که مبلغ ۱۴۳/۴۸۰/۵۵۳ ریال بود و احتمالاً از انگلستان وارد شده، نمی‌باشد.

III. صادرات سال‌های ۱۹۲۸-۲۹، ۱۹۳۲-۳۳، ۱۹۳۳-۳۴

صادرات (به هزار ریال)

۱۹۳۳-۳۴			۱۹۳۲-۳۳ (ارزش)	۱۹۲۸-۲۹		کشورهای اصلی مقصد
ارزش	درصد افزایش یا کاهش نسبت به ۱۹۳۲-۳۳	درصد از کل صادرات		درصد از کل صادرات	ارزش	
۶۰۲/۵۴۸	+۱۷.۱	۳۳.۱	۵۱۴/۳۴۴	۲۵.۷	۳۹۰/۹۹۱	انگلستان
۲۲۴/۱۰۰	-۱۱.۵	۱۲.۳	۲۵۳/۲۶۹	۳۰.۰	۴۵۶/۰۵۳	مصر*
۱۱۶/۸۷۵	-۱۱.۶	۶.۴	۱۳۲/۲۰۸	۵.۳	۸۰/۱۰۰	فرانسه
۱۰۹/۸۷۳	+۳۶.۱	۶.۰	۸۰/۷۰۷	۲.۷	۴۱/۶۲۹	آلمان
۱۰۵/۵۵۳	+۸.۳	۵.۸	۹۷/۴۹۰	۹.۶	۱۴۵/۷۸۸	هند انگلیس
۱۰۴/۴۲۹	-۱۷.۴	۵.۷	۱۲۶/۴۸۳	۱۰.۹	۱۶۶/۲۸۸	اتحاد جماهیر شوروی
۷۷/۳۲۳	۷.۴	۴.۲	۸۳/۵۶۰	۵.۳	۸۰/۶۸۷	آمریکا
۵۶/۱۹۸	-۲.۷	۳.۰	۵۷/۷۷۰	.۷	۱۱/۰۵۰	ایتالیا
۴۸/۶۴۳	+۴۶.۳	۲.۰	۳۳/۲۴۲	۲.۲	۳۴/۲۳۰	بلژیک
۴۴/۳۳۳	-۴.۵	۲.۴	۴۶/۴۴۲	۱.۴	۲۰/۷۰۸	عراق
۳۷/۴۴۸	+۱/۷۱۴.۴	۲.۰	۲/۴۴۹	-	-	اتحادیه آفریقای جنوبی*
۳۱/۶۷۷	+۷۷.۷	۱.۲	۱۷/۸۵۱	-	-	سیلان*
۲۰/۲۴۷	-۱۳.۳	۱.۱	۲۳/۳۴۱	۲.۵	۳۹/۳۴۲	ترکیه
۱۹/۳۴۳	-۴۰.۲	۱.۰	۳۲/۲۷۶	-	-	مالت*
۱۷/۳۱۳	+۷۰.۲	.۹	۱۰/۱۷۱	-	-	نروژ*
۱/۸۱۷/۲۵۷	+۷.۱	-	۱/۶۷۵/۰۵۵	-	۱/۵۱۷/۶۰۱	جمع تمام کشورها

*. عمدتاً محموله‌های نفتی

IV. کل بازرگانی، ۲۹-۱۹۲۸، ۳۳-۱۹۳۲، ۳۴-۱۹۳۳
کل بازرگانی - صادرات و واردات (به هزار ریال)

۱۹۳۳-۳۴			۱۹۳۲-۳۳ (ارزش)	۱۹۲۸-۲۹		کشورهای اصلی معامله کننده با ایران
ارزش	درصد افزایش یا کاهش نسبت به ۱۹۳۲-۳۳	درصد از کل		درصد از کل بازرگانی	ارزش	
۷۳۹/۸۲۴	+۲۷.۶	۲۹.۴	۶۱۸/۶۸۴	۲۳.۴۵	۵۴۸/۰۴۷	انگلستان
۲۵۲/۰۹۰	-۲۴.۶	۱۰.۰	۳۳۴/۳۷۸	۱۹.۵۶	۴۵۷/۳۵۰	شوروی
۲۲۴/۱۰۰	-۱۱.۵	۸.۹	۲۵۳/۳۶۹	۱۹.۵۱	۴۵۶/۱۴۳	مصر
۱۷۹/۸۴۸	+۳۲.۲	۷.۱	۱۳۶/۰۲۵	۳.۸	۸۸/۸۶۶	آلمان
۱۶۶/۹۵۷	+۳	۶.۶	۱۶۶/۴۹۳	۱۳.۰	۳۰۳/۹۳۱	هند انگلیس
۱۴۲/۹۵۳	-۵.۶	۵.۶	۱۵۱/۴۱۶	۵.۱۳	۱۱۹/۹۳۶	فرانسه
۱۳۵/۶۲۳	-۱.۶	۵.۴	۱۳۷/۸۸۵	۵.۱۳	۱۹۹/۹۰۰	آمریکا
۹۴/۵۷۰	+۶۷.۱	۳.۷	۵۶/۹۷۰	۰.۹۴	۲۱/۹۷۵	ژاپن
۷۹/۷۹۷	+۴۵.۹	۲.۳	۵۴/۷۱۱	۲.۷	۶۳/۱۶۹	بلژیک
۶۴/۷۷۶	-۱۶.۶	۲.۵	۷۷/۷۲۶	۱.۳۶	۳۱/۸۹۳	ایتالیا
۴۹/۱۶۵	-۸	۱.۵	۴۹/۵۶۲	۱.۱۷	۲۷/۵۰۰	عراق
۳۳/۵۷۴	+۱۹۹.۶	۱.۳	۱۱/۲۱۰	.۱	۳/۵۳۰	چک اسلواکی
۲/۵۱۵/۵۱۲	+۷/۸	-	۲/۳۳۲/۶۳۳	-	۲/۳۳۷/۴۶۶	جمع تمام کشورها

نک: پانوشت پیوست II

۷. کالاهای اصلی وارداتی

کالا	سال	ارزش به هزار ریال	درصد از کل	کشورهای اصلی (ارزش به هزار ریال)
اجناس پنبه‌ای	۱۹۳۲-۳۳	۱۶۷/۷۲۷	۲۵.۶	شوروی ۷۱/۳۳۸؛ ژاپن ۳۲/۹۰۸؛ انگلستان ۳۲/۶۶۵؛ ایتالیا ۱۴/۱۸۷؛ هند انگلیس ۱۲/۹۱۷
	۱۹۳۳-۳۴	۱۴۳/۱۹۱	۲۰.۵	ژاپن ۶۵/۳۷۱؛ شوروی ۳۶/۶۳۲؛ انگلستان ۲۳/۵۰۲؛ هند انگلیس ۳/۰۹۳۲؛ ایتالیا ۱۰/۹۳۲
وسایل نقلیه از همه نوع شش‌سامل تایر و قطعات یدکی	۱۹۳۲-۳۳	۶۰/۷۶۵	۹.۲	آمریکا ۴۴/۶۴۷؛ انگلستان ۵/۷۸۸؛ فرانسه ۳/۲۴۵؛ چک اسلواکی ۱/۶۰۱
	۱۹۳۳-۳۴	۶۷/۱۸۶	۶/۹	آمریکا ۴۸/۰۶۵؛ انگلستان ۵/۴۸۳؛ فرانسه ۲/۷۰۰؛ چک اسلواکی ۲/۰۹۱
قند	۱۹۳۲-۳۳	۶۱/۲۶۰	۹.۳	شوروی ۴۴/۴۳۲؛ بلژیک ۸/۶۳۹؛ چک اسلواکی ۳/۶۷۵؛ فرانسه ۱/۶۶۲
	۱۹۳۳-۳۴	۵۳۰/۰۵۰	۷.۶	بلژیک ۲۱/۳۷۰؛ شوروی ۱۶/۵۱۶؛ جاوه ۴/۴۸۲؛ چک اسلواکی ۴/۱۶۱؛ مصر ۲/۷۵۰
مصلح راه آهن	۱۹۳۲-۳۳	۶/۵۵۲	۱	شوروی ۴/۸۸۲؛ آلمان ۱/۴۶۰؛
	۱۹۳۳-۳۴	۵۲/۴۰۰	۷.۵	شوروی ۳۶/۶۲۱؛ آلمان ۶/۴۸۳؛ چک اسلواکی ۶/۱۹۰؛ آمریکا ۲/۵۲۲
ماشین آلات، لوکوموتیو و قطعات یدکی	۱۹۳۲-۳۳	۵۰/۴۳۶	۷.۷	سوئد ۱۲/۹۴۷؛ آلمان ۱۱/۶۰۶؛ انگلستان ۷/۲۸۷؛ شوروی ۳/۴۰۶؛ آمریکا ۳/۲۸۶
	۱۹۳۳-۳۴	۴۵/۸۷۳	۶.۶	آلمان ۱۷/۰۰۵؛ چک اسلواکی ۱۱/۲۹۰؛ سوئد ۵/۸۰۰؛ انگلستان ۵/۴۷۸؛ دانمارک ۱/۱۶۲

چای	۱۹۳۲-۳۳	۳۵/۲۳۶	۵.۳	هند انگلیس ۲۹/۱۲۸؛ سیلان ۵/۴۷۴؛ چین ۲۵۵ هند انگلیس ۲۶/۲۴۴؛ جاوه ۴/۲۰۷؛ سیلان ۳/۱۲۱؛ چین ۱۳۶؛ ژاپن ۶۲۶
نفت	۱۹۳۲-۳۳	۴۱/۴۰۰	۶.۳	شوروی ۳۶/۵۷۶؛ انگلستان ۳/۶۷۲
	۱۹۳۳-۳۴	۱۶/۸۵۰	۲.۳	شوروی ۱۴/۱۹۱؛ انگلستان ۱/۹۱۰
کاموآ پنبه‌ایی	۱۹۳۲-۳۳	۳۴/۳۶۰	۵.۲	ژاپن ۱۷/۰۸۲؛ هند انگلیس ۱۶/۴۵۵
	۱۹۳۳-۳۴	۲۱/۲۸۸	۳.۰	هند انگلیس ۱۲/۶۳۶؛ ژاپن ۸/۲۳۱
خرازی و آهن آلات	۱۹۳۲-۳۳	۱۶/۴۲۶	۲.۵	آلمان ۶/۳۳۰؛ انگلستان ۲/۴۶۴؛ فرانسه ۱/۴۲۸؛ آمریکا ۱/۲۷۳؛ شوروی ۱/۲۵۵
	۱۹۳۳-۳۴	۱۵/۱۴۰	۲.۲	آلمان ۶/۳۹۰؛ انگلستان ۲/۷۳۰؛ ژاپن ۱/۷۱۴؛ فرانسه ۱/۳۵۲
سیمان	۱۹۳۲-۳۳	۶/۳۹۲	.۹	شوروی ۳/۷۶۷؛ سوئد ۲/۰۹۰
	۱۹۳۳-۳۴	۱۴/۰۳۵	۲.۰	شوروی ۱۲/۹۳۳؛ دانمارک ۴۰۹؛ ژاپن ۳۵۳
پارچه‌های پشمی از همه نوع	۱۹۳۲-۳۳	۱۶/۶۷۴	۲.۵	بلژیک ۵/۰۳۸؛ فرانسه ۴/۶۰۵؛ انگلستان ۲/۹۳۳؛ ایتالیا ۲/۰۴۵؛ آلمان ۱/۰۴۴
	۱۹۳۳-۳۴	۱۳/۳۲۰	۱.۹	فرانسه ۳/۷۷۵؛ بلژیک ۳/۷۲۲؛ انگلستان ۳/۰۳۸؛ ایتالیا ۱/۱۵۳؛ ژاپن ۷۶۰
آهن و فولاد به صورت شمش و ساختمانی	۱۹۳۲-۳۳	۹/۶۹۰	۱.۲	شوروی ۱/۸۴۸؛ چک اسلواکی ۱/۸۴۹؛ آلمان ۱/۴۴۵؛ سوئد ۱/۱۱۴؛ انگلستان ۶۰۱
	۱۹۳۳-۳۴	۱۰/۱۸۰	۱.۴	شوروی ۴/۱۱۹؛ چک اسلواکی ۲/۸۹۲؛ انگلستان ۲/۵۸۳؛ آلمان ۱/۲۳۲؛ سوئد ۸۹۶
منگ، پرچ و غیره	۱۹۳۲-۳۳	۵/۶۶۹	.۸	شوروی ۱/۳۲۲؛ بلژیک ۶۹۹؛ آلمان ۶۵۷؛ انگلستان ۲۴۰

شوروی ۴/۶۵۲؛ آلمان ۴۲۶؛ انگلستان ۴۱۵؛ بلژیک ۳۰۹	۸	۵/۹۵۷	۱۹۳۳-۳۴	
--	---	-------	---------	--

نکته: این ارقام شامل واردات کالاهای معاف از مالیات نیست

VI. کالاهای اصلی صادراتی

کالا	سال	ارزش به هزار ریال	درصد از کل	بازارهای اصلی ارزش به هزار ریال
نفت	۱۹۳۲-۳۳	۱/۱۴۳/۲۷۹	۶۸.۵	انگلستان ۴۴۳/۰۸۵؛ مصر ۲۳۹/۷۶۳؛ فرانسه ۱۲۵/۷۵۵؛ عدن ۷۰/۵۳۴
	۱۹۳۳-۳۴	۱/۳۳۶/۹۴۱	۷۳.۵	انگلستان ۵۴۶/۰۱۷؛ مصر ۲۲۱/۴۴۸؛ فرانسه ۱۱۰/۱۰۵؛ عدن ۷۹/۱۰۷
فرش پشمی	۱۹۳۲-۳۳	۱۸۱/۰۸۷	۱۰.۸	آمریکا ۷۲/۷۸۸؛ انگلستان ۳۵/۵۵۳؛ ترکیه ۲۲/۷۸۵؛ عراق ۱۶/۷۵۴
	۱۹۳۳-۳۴	۱۴۰/۷۰۰	۷.۷	آمریکا ۵۹/۴۷۲؛ انگلستان ۲۵/۶۹۵؛ ترکیه ۱۹/۷۹۳؛ عراق ۹/۰۱۶
پنبه و ش	۱۹۳۲-۳۳	۴۴/۸۷۹	۲.۷	شوروی ۳۰/۲۳۰؛ آلمان ۶/۹۱۶؛ هند انگلیس ۵/۱۴۶
	۱۹۳۳-۳۴	۸۰/۵۱۸	۴.۴	آلمان ۳۳/۳۹۳؛ شوروی ۲۸/۰۷۴؛ ژاپن ۱۲/۰۸۴؛ هند انگلیس ۳/۲۱۲
میوه تازه و خشک	۱۹۳۲-۳۳	۵۷/۹۱۳	۳.۴	هند انگلیس ۲۰/۷۳۰؛ آلمان ۱۸/۹۷۶؛ انگلستان ۶/۸۱۸؛ عراق ۳/۵۱۳
	۱۹۳۳-۳۴	۴۴/۱۷۲	۳.۴	هند انگلیس ۲۴/۲۰۳؛ آلمان ۶/۲۱۴؛ عراق ۳/۳۹۸؛ سوئد ۲/۳۸۲؛ انگلستان ۲/۳۴۵
پوست بره	۱۹۳۲-۳۳	۲۷/۶۱۷	۱.۶	انگلستان ۱۴/۶۳۴؛ شوروی ۱۱/۴۸۱
	۱۹۳۳-۳۴	۲۸/۷۸۳	۱.۵	انگلستان ۱۶/۷۸۱؛ شوروی ۸/۵۲۹؛ فرانسه ۱/۰۵۶؛ ایتالیا ۵۶۶
پوست گوسفند	۱۹۳۲-۳۳	۱۴/۷۷۶	.۹	آلمان ۸/۳۵۳؛ آمریکا ۴/۳۵۹؛ عراق ۷۸۰؛ استرالیا ۵۴۰
	۱۹۳۳-۳۴	۲۲/۶۴۹	۱.۲	آلمان ۱۱/۲۵۸؛ آمریکا ۹/۶۷۷؛ عراق

۴۲۷؛ استرالیا ۴۷۸؛ سوئد ۵۰۶				
۱/۹۳۶ شوروی ۱۶/۹۵۶؛ هند انگلیس ۲۰/۳۰۵	۱.۱	۱۹/۰۳۴	۱۹۳۲-۳۳	پشم خام
	۱.۲	۲۱/۹۹۵	۱۹۳۳-۳۴	
شوروی ۴/۱۱۶؛ انگلستان ۳/۵۷۰؛ آمریکا ۱/۶۵۰؛ عراق ۱/۴۱۸؛ آلمان ۱/۳۴۸	۸	۱۴/۶۵۲	۱۹۳۲-۳۳	کتیرا
آلمان ۳/۹۱۷؛ انگلستان ۳/۸۶۸؛ آمریکا ۳/۴۸۶؛ عراق ۳/۳۹۷؛ شوروی ۲/۶۷۱	۱.۱	۲۰/۹۳۱	۱۹۳۳-۳۴	
شوروی ۱۵/۴۴۰	۱.۵	۱۶/۴۳۹	۱۹۳۲-۳۳	برنج
شوروی ۱۳/۶۴۲	۷	۱۳/۷۸۰	۱۹۳۳-۳۴	
انگلستان ۷/۵۸۳؛ آلمان ۱/۱۹۰؛ فرانسه ۱/۰۹۰	۷	۱۱/۴۶۶	۱۹۳۲-۳۳	خز آماده نشده
عراق ۶/۰۴۰؛ انگلستان ۵/۳۵۵؛ آمریکا ۱/۸۹۷؛ هند انگلیس ۱/۳۸۲	۹	۱۶/۸۶۶	۱۹۳۳-۳۴	
چین ۱۹/۸۰۷؛ هندوچین ۷/۴۶۷؛ ژاپن ۳/۵۳۸؛ ماکائو ۲/۲۵۰؛ ماکائو ۵/۳۲۱؛ آلمان ۱/۳۰۵	۲.۰	۳۳/۰۸۸	۱۹۳۲-۳۳	تریاک
	۵	۹/۱۷۴	۱۹۳۳-۳۴	
شوروی ۵/۰۰۲ (به اضافه ۴/۷۲۱ خاویار)	۳	۵/۰۱۶	۱۹۳۲-۳۳	ماهی
شوروی ۸/۲۰۰ (به اضافه ۵/۹۸۰ خاویار)	۵	۸/۷۳۵	۱۹۳۳-۳۴	
شوروی ۱۷/۹۳۳	۱.۱	۱۸/۵۷۳	۱۹۳۲-۳۳	دام زنده
شوروی ۷/۲۹۲	۴	۷/۶۸۴	۱۹۳۳-۳۴	

VII. کالاهای اصلی وارداتی از انگلستان و هند انگلیس و کالاهای اصلی صادراتی ایران به این کشورها
کالاهای اصلی وارداتی از انگلستان به ایران (به استثنای واردات معاف از مالیات)

۱۹۳۲-۳۳	۱۹۳۳-۳۴	
به هزار ریال	به هزار ریال	
۳۲/۶۶۵	۲۳/۵۰۲	پارچه‌های پنبه‌ای
۷/۲۸۷	۵/۴۷۸	ماشین‌آلات کشاورزی و صنعتی
۳/۵۹۸	۳/۰۴۵	اتومبیل، کامیون و اتوبوس
۲/۹۳۳	۳/۰۳۸	[اجناس] پشمی
۲/۴۶۴	۲/۷۳۰	خرازی، اسباب‌بازی و آهن‌آلات
۱/۸۵۳	۲/۶۶۳	مواد منفجره
۱/۲۵۷	۲/۵۸۳	آهن، چدن، آهن و فولاد ساختمانی
۲/۲۸۴	۲/۴۳۸	قطعات یدکی و خودرو، تایر و تیوپ
۲/۸۳۶	۱/۹۶۰	پارچه و سایر منسوجات
۳/۶۷۱	۱/۹۱۰	نفت
۲۲۵	۱/۱۸۳	قلع و سرب و روی
۷۲/۶۵۴	۶۳/۱۰۷	کل واردات به استثنای واردات معاف از مالیات و شمش
(۷۴۰/۰۰۰ پوند) (۷۸۵/۰۰۰ پوند)		

واردات اصلی از هند انگلیس به ایران (به استثنای واردات معاف از مالیات)

۱۹۳۲-۳۳	۱۹۳۳-۳۴	
به هزار ریال	به هزار ریال	
۲۹/۱۲۸	۲۶/۲۴۴	چای
۱۶/۴۵۵	۱۲/۶۳۶	کاموا پنبه‌ای
۱۲/۹۱۷	۱۰/۹۳۲	پارچه‌های پنبه‌ای
۲/۴۵۷	۳/۹۹۷	ادویه
۳/۲۲۴	۲/۱۱۴	گونی
۱۷۹	۵۸۸	قهوه
۳۵۵	۲۹۰	خرازی، اسباب‌بازی و آهن‌آلات
۱۳۴	۲۵۶	میوه خشک و تازه
۶۳۲	۱۹۸	پوست‌های آماده
۴۰۲	۲۱۱	ترباک و مواد دیگر
۶۸/۹۵۰	۵۹/۶۷۵	کل واردات به استثنای واردات معاف از مالیات
(۷۰۲/۰۰۰ پوند)		(۷۴۲/۰۰۰ پوند)

صادرات اصلی ایران به انگلستان

۱۹۳۲-۳۳	۱۹۳۳-۳۴	
به هزار ریال	به هزار ریال	
۴۳۳/۰۸۵	۵۴۶/۰۱۷	فراآورده‌های نفتی شرکت نفت ایران - انگلیس
۳۵/۵۵۳	۲۶/۵۴۷	فرش
۱۴/۶۳۴	۱۶/۷۸۱	پوست بره برای خردوزی
۷/۵۸۲	۵/۳۵۵	سایر پوست‌ها
۳/۵۶۹	۳/۸۶۸	کتیرا
۶/۸۱۸	۲/۳۴۵	میوه خشک و تازه
۷	۳۶۹	پنبه و ش
۶	۳۶۵	ادویه
۵۱۴/۳۴۵	۶۰۲/۵۴۸	کل صادرات
(۵/۲۳۴/۰۰۰ پوند)		(۷/۴۸۹/۷۰۰ پوند)

صادرات اصلی ایران به هند انگلیس

۱۹۳۲-۳۳	۱۹۳۳-۳۴	
به هزار ریال	به هزار ریال	
۴۱/۷۳۵	۴۸/۹۴۷	فرآورده‌های نفتی شرکت نفت ایران - انگلیس
۲۰/۷۳۰	۲۴/۲۰۳	میوه خشک و تازه
۷/۱۶۷	۶/۹۱۸	فرش، ابریشم و پشم
۵/۸۶۷	۵/۸۴۲	پارچه از همه نوع
۵/۱۴۶	۳/۲۱۲	پنبه و ش
۷۷۶	۲/۹۶۹	ادویه
۱/۹۳۵	۲/۵۷۴	فیروزه
۵۷۴	۱/۳۸۲	پوست خام
۵۷۳	۱/۲۰۹	کتیرا
۴۲۶	۱/۳۰۸	سایر صمغ‌ها
۱/۳۷۴	۱/۱۱۶	ترياک و ساير مواد
۱/۶۱۲	۱/۰۸۲	انقوزه
۱/۸۱۹	۹۹۲	پشم خام
۹۷/۴۹۰	۱۰۵/۵۵۳	کل صادرات
۹۷/۴۹۰	۱۰۵/۵۵۳	کل صادرات
		(۱/۳۱۲/۰۰۰ پوند) (۹۹۲/۰۰۰ پوند)

VIII. نرخ حمل و نقل با وسایل نقلیه موتوری

جدول مقایسه‌ای نرخ حمل و نقل برای حمل و نقل موتوری

VIII. نرخ حمل و نقل با وسایل نقلیه موتوری

جدول مقایسه‌ای نرخ حمل و نقل برای حمل و نقل موتوری

۱	۲	۳	۴	۵		۶	۷
از	به	مسافت تقریبی به مایل	زمان عادی رسیدن	حداقل و حداکثر نرخ کرایه برای یک خروار (۶۴/۵۴ پوند)		حداقل و حداکثر نرخ کرایه به شیلینگ برای هر تن (۲/۲۴۰ پوند)	میانگین نرخ در ۱۹۳۴
			(روز)	ریال		شیلینگ	
				۱۹۳۳	۱۹۳۴	۱۹۳۳	۱۹۳۴
بندر عباس	کرمان	۳۴۵	۱-۲	۱۵۰-۲۰۰	۸۰-۱۵۵	۱۱۵-۱۴۵	۶۸-۱۳۳
بوشهر	شیراز	۱۷۸	۲-۳	۱۰۰-۱۷۰	۸۴-۹۶	۷۸-۱۳۲	۷۲-۸۲
بوشهر	اصفهان	۴۸۶	۴-۵	۵۰-۱۸۰	۱۲۰-۱۳۵	۲۹-۱۴۰	۱۰۴-۱۱۶
بوشهر	تهران	۷۳۸	۶-۸	۲۴۰-۳۵۰	۲۵۲-۲۵۵	۱۸۶-۳۷۱	۲۱۶-۳۱۸
قصر شیرین	کرمانشاه	۱۱۲	۱	۴۲-۵۵	۲۸-۴۰	۲۳-۴۲	۲۸-۳۴
کرمانشاه	تهران	۳۵۵	۲-۳	۹۰-۱۳۰	۸۷-۱۱۰	۶۹-۱۰۰	۷۴-۹۴
مشهد	تهران	۵۷۳	۴-۶	۱۷۰-۱۹۰	۸۰-۲۰۰	۱۳۱-۱۴۶	۶۸-۱۷۱
مشهد	زاهدان	۵۹۰	۵-۶	۱۲۰-۲۰۰	۹۰-۱۵۵	۹۲-۱۵۴	۷۷-۱۳۲
انزلی	تهران	۲۳۷	۲-۳	۳۰-۱۰۵	۵۰-۹۰	۲۳-۸۱	۲۳-۷۷
دزفول (صالح آباد)	تهران	۴۹۶	۴-۵	---	۱۳۰-۱۹۰	---	۱۱۱-۱۶۲
تهران	بوشهر	۷۳۸	۶-۸	۱۲۰-۲۱۰	۷۰-۱۸۰	۹۲-۱۶۲	۶۰-۱۵۴
تهران	خسروی	۴۸۴	۴-۵	۷۰-۱۶۰	۳۰-۷۰	۵۴-۱۲۳	۲۶-۶۰
تهران	مشهد	۵۷۳	۴-۶	۷۰-۱۵۰	۴۰-۱۲۰	۵۴-۱۱۵	۳۴-۱۰۴
تهران	انزلی	۲۳۷	۲-۳	۳۰-۳۵	۳۰-۳۰	۲۳-۲۷	۲۶-۲۶
تهران	دزفول	۴۹۶	۴-۵	---	۲۰-۵۰	---	۱۷-۴۳
تهران	تبریز	۳۹۱	۳-۴	۷۰-۱۴۰	۶۰-۱۵۰	۵۴-۱۰۸	۵۲-۱۲۹
زاهدان	مشهد	۵۹۰	۵-۶	۸۰-۱۸۰	۴۰-۲۰۰	۶۱-۱۳۸	۳۴-۱۷۱
تبریز	تهران	۳۹۱	۳-۴	۹۰-۱۶۰	۶۰-۱۲۰	۶۹-۱۲۳	۵۲-۱۰۴

نرخ تبدیل ارز: سال ۱۹۳۳، هر ۸۹ ریال برابر با ۱ پوند

سال ۱۹۳۴، هر ۸۰ ریال برابر با ۱ پوند

IX. تولیدات کشاورزی در سال ۱۳۱۱ (۳۳-۱۹۳۲ م.)
(برگرفته از گزارش منتشر شده اداره کل کشاورزی)

محصول	مساحت به هکتار	محصول به خروار
گندم	۸۴۶/۹۵۴	۴/۶۶۰/۶۰۰
جو	۳۵۹/۹۷۰	۲/۱۰۴/۷۰۸
برنج شلتوک	۱۴۸/۸۶۲	۱/۳۹۳/۰۷۸
کشمش	-	۷۸/۲۱۴
مغز بادام	-	۲۲/۶۵۲
خشکبار	-	۳۳/۱۹۸
مغزها	-	۶۵۱
پسته	-	۹/۱۸۴
پرتقال شیرین (۱۰۰۰ عدد)	-	(۱۳۴/۳۷۲)
پرتقال ترش	-	۱۳/۳۶۰
خرما	-	۳۷۴/۰۶۵
پنبه	۵۳/۴۴۴	۱۷۴/۱۷۵
پنبه ابریشم	-	۶/۰۸۵
کنف	-	۴/۸۳۴
کرچک	-	۹/۱۸۴
کنجد	-	۱۱/۵۵۸
تریاک	۳۲/۷۳۲	۱/۶۳۳/۶۰
توتون	۷/۱۷۷	۳۵/۱۸۲
تمباکو	۴/۷۹۳	۱۹/۱۶۸
کتیرا	-	۲/۶۶۸
انقوره	-	۲/۵۱۲
سایر صمغها	-	۱۳۰
حنا	-	۲/۱۳۰
نیل	-	۳۳۰
روناس	-	۱۲/۰۰۱
مازو	-	۶۶۵
چای	۱/۵۰۰	۸۰۰
زعفران	-	۱۳/۶۵

۶۱	به دانه
----	---------

نکته: یک خروار معادل ۶۴/۶۴ پوند است

تعداد دام (۳۳-۱۹۳۲)

۱۰۰/۹۳۱	اسب
۱۲۴/۳۱۷	مادیان
۱/۰۹۷/۵۸۰	خر
۴۸/۵۴۳	قاطر
۱/۰۳۹/۰۵۶	گاو و گاو میش
۷۷۶/۹۸۵	ماده گاو
۸/۹۱۵/۹۴۰	گوسفند
۶/۳۰۰/۳۸۰	بز

نکته: گزارش های فوق که توسط اداره کل کشاورزی منتشر شده احتمالاً از واقعیت به دور است زیرا علوم آماری دقیق در ایران هنوز در دوره ابتدایی خود است. با این وجو، این تنها ارقام در دسترس است و می تواند یک درک تقریبی از وضعیت [کشاورزی] به دست دهد.

X. میانگین نرخ ارز

میانگین تقاضای ماهانه نرخ فروش بروات در طی سال های زیر:

۱۹۳۵ ریال	۱۹۳۴ ریال	۱۹۳۳ ریال	۱۹۳۲ ریال	۱۹۳۱ ریال	۱۹۳۰ به ریال	
۷۴.۷۵	۸۳.۲۳	۱۰۱.۳۱	۶۳.۴۰	۵۹.۹۵	۶۴.۷۵	ژانویه (دی)
۷۴.۳۰	۷۸.۵۸	۱۰۴.۹۵	۷۸.۰۵	۷۴.۹۰	۶۵.۹۵	فوریه (بهمن)
۶۸.۴۵	۷۷.۵۵	۱۰۳.۷۳	۸۹.۸۰	۸۹.۹۰	۶۱.۶۰	مارس (اسفند)
۵۵.۸۵	۸۱.۵۲	۱۰۲.۶۵	۹۸.۰۰	۸۹.۹۰	۵۹.۹۵	آوریل (فروردین)
۵۹.۱۵	۸۲.۲۵	۹۳.۰۵	۱۰۱.۲۵	۸۹.۹۰	۵۹.۹۵	می (اردیبهشت)
۷۹.۷۰	۸۱.۷۶	۸۴.۹۳	۱۰۴.۵۰	۸۹.۹۰	۵۹.۹۵	ژوئن (خرداد)

-	۷۸.۶۵	۸۳.۱۳	۱۰۶.۹۲	۸۹.۹۰	۵۹.۹۵	جولای (تیر)
-	۷۹.۵۵	۷۹.۹۰	۱۰۳.۹۷	۸۹.۹۰	۵۹.۹۵	اگوست (مرداد)
-	۷۹.۳۰	۷۸.۲۶	۱۰۲.۵۸	۸۹.۹۰	۵۹.۹۵	سپتامبر (شهریور)
-	۷۹.۹۰	۷۶.۳۳	۱۰۰.۲۲	۹۰.۰۰	۵۹.۹۵	اکتبر (مهر)
-	۷۹.۹۰	۸۰.۶۰	۱۰۲.۸۸	۶۸.۰۵	۵۹.۹۵	نوامبر (آبان)
-	۷۹.۸۰	۸۴.۳۵	۹۹.۶۵	۶۲.۶۰	۵۹.۹۵	دسامبر (آذر)
-	۸۰.۱۶	۸۹.۴۳	۹۵.۹۳	۸۲.۶	۶۱.۰۰	میانگین سالانه

نکته: نرخ سال ۱۹۳۵ قیمت خرید است؛ تفاوت بین نرخ خرید و فروش معمولاً حدود ۵۰ سنت است.

XI. مروری بر سال‌های ۱۳۰۹ تا ۱۳۱۳ خ. (۱۹۳۰-۳۱ تا ۱۹۳۴-۳۵)

مروری بر سال‌های ایرانی ۱۳۰۹ (مارس ۳۱-۱۹۳۰)، ۱۳۱۰ (ژوئن ۳۲-۱۹۳۱)، ۱۳۱۱ (ژوئن ۳۳-۱۹۳۲)، ۱۳۱۲ (ژوئن

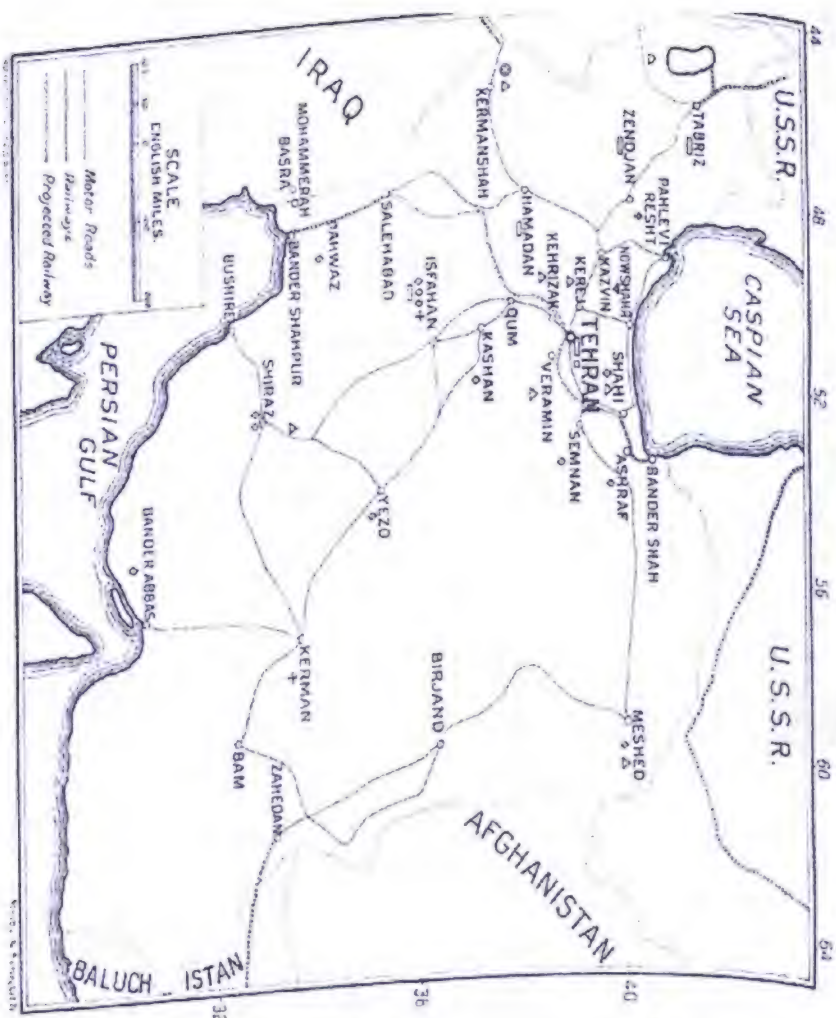
۳۴-۱۹۳۳)، ۱۳۱۳ (ژوئن ۳۵-۱۹۳۴)

۱۳۰۹ (مارس ۳۱-۱۹۳۰): برخلاف قانون کنترل ارز که در ۲۴ فوریه تصویب شد، ارز نایاب گشت و اختلاف گسترده‌ای بین نرخ رسمی اختصاص یافته توسط بانک‌ها و نرخ مؤثر رایج در بازار وجود داشت. دولت می‌خواست که حق‌الامتیازهای نفت و همچنین ارز خارجی فروخته شده در کشور توسط شرکت نفت ایران-انگلیس را به منظور تشکیل یک ذخیره ملی به‌طور دراز مدتی به کار اندازد که از طریق آن پشتونه‌ای کافی برای تغییرات برنامه‌ریزی شده بر روی پول رایج به طلای استاندارد، بتواند فراهم شود. به منظور کاهش مازاد واردات بر صادرات مورد تأیید، (یعنی صادرات محصولات ایرانی به استثنای نفت و فراورده‌های شیلات)، فهرستی از محصولات لوکس تهیه شد که طبق آن، ارز خارجی تنها با جواز مخصوص کمیسیون کنترل، که برای کنترل معاملات ارز خارجی تعیین شده است، می‌توان کسب کرد. وجود ارز خارجی کنترل نشده در «بازار سیاه» و دیگر ترغیب‌بازی‌ها، اقدام دولت را بی‌تأثیر کرد؛ کالاهای لوکس حتی در مقادیر بزرگتر وارد و هنوز با قیمت‌های بالاتر فروخته می‌شود و تضعیف قران تداوم یافت.

اصلاحیه قانون ارز خارجی در جولای، در صدد مجبور کردن صادرکنندگان به فروش ۹۰ درصد ارز خارجی‌شان، که در طی یک سال از ابتیاع آن می‌گذشت، به دولت بود؛ در عوض، صادرکنندگان می‌توانستند ۵۰ درصد ارز را برای کالاهای وارداتی استفاده کنند و ۴۰ درصد باقی‌مانده را به حساب بانک‌های دولت بفروشند. این اقدام هرگز به‌طور موثری به اجرا در نیامد، حتی اجرای موقتی آن منجر به انباشت ارز صادرکنندگان شد که بعداً به یک منبع گرفتاری برای دولت ظاهر گشت. در کنار این مشکلات ارزی، اختلاف با اتحاد شوروی بالا گرفت. اجرای مؤثر برنامه ۵ ساله اول اتحاد شوروی، کنترل وارداتی شدیدی را ضروری می‌ساخت که با سیاست بازرگانی نیک‌خواهانه‌ای که قبلاً توسط این کشور نسبت به کشورهای شرقی اتخاذ شده بود، برخورد کرد. نمایشگاه‌های نیژنی، نووگراد و باکو تعطیل شده‌اند و بازرگانان ایران نه تنها اجازه نیافتند تا آزادانه به اتحاد شوروی تجارت کنند، بلکه معاملات برای آن دسته از کالاهایی که توسط مؤسسات بازرگانی اتحاد شوروی انجام می‌شد، بیش از پیش محدود شد. برخی از شیوه‌های بازرگانی این مؤسسات انتقاد ایران را برانگیخت و اتهام دیگر از سوی ایرانیان این بود که تعادل بازرگانی که در معاهده بازرگانی سال ۱۹۳۷ مقرر شده بود، مشاهده نمی‌شد و اینکه واردات از اتحاد شوروی به‌طور قابل ملاحظه‌ای بیشتر از صادرات به این کشور بود. پیشنهادی برای تشکیل سندیکایی از بازرگانان از سوی ایرانی‌ها [مطرح شد] تا به نسبت بازرگانان منفرد، با شرایط برابری [بتوانند] با مؤسسات بازرگانی اتحاد شوروی معامله کند، [اما این مسئله] با مخالفت دولت اتحاد شوروی مواجه شد؛ دولت شوروی مدعی بود که [این سندیکا] تبعیض غیرمنصفانه‌ای علیه این کشور خواهد بود مگر اینکه سندیکاهای مشابهی برای هدایت بازرگانی خارجی با سایر کشورها تشکیل شود.

در مقابله با بحران شدید ارز و احساس ناتوانی در چانه‌زنی با کشوری مانند اتحاد شوروی که دارای سلاح‌های دفاعی و تهاجمی بود که از طریق انحصار دولتی تمام تجارت خارجی‌اش فراهم می‌شد، دولت ایران تصمیم گرفت که تنها راه علاج کار را در انجام واردات مشروط به تقدم صادرات و منع واردات کالاهای لوکس کند و برای واردات کالاهایی که رقیب تولیدات ساخت داخل بودند، محدودیت‌هایی اعمال نماید. دولت ایران در ۲۵ فوریه ۱۹۳۱ م/ ۵ اسفند ۱۳۰۹ ش. قانونی را گذراند

که اعلام می‌داشت که تمام تجارت خارجی کشور باید در انحصار دولت قرار گیرد.



۷. نقشه توسعه صنعتی ایران از ۱۹۳۱ تا ۱۹۳۵ م/ ۱۳۱۰ تا ۱۳۱۴ ش

خلاصه‌ایی از مقررات اصلی این قانون در گزارش ارائه شده است. ۱۳۱۰. (ژوئن ۱۹۳۱ تا ژوئن ۱۹۳۲). بعد از آنکه آشفتگی اولیه ناشی از معرفی قانون انحصار تجارت خارجی فروکش کرد، تجارت به یک دوره طولانی از رکود فرو رفت. سهام واردات برای ۴ ماه یعنی از مارس تا ژوئن ۱۹۳۱ (اسفند ۱۳۲۹ تا خرداد ۱۳۱۰)، کاهشی حدود یک سوم میانگین واردات سال ۳۰-۱۹۲۹ نشان می‌داد و نسبت به نخستین سال کامل اقتصادی (ژوئن ۱۹۳۱ تا ژوئن ۱۹۳۲) بر اساس معیار طلا، بیش از ۴۰ درصد واردات مؤثر در طی سال ۲۹-۱۹۲۸، کاهش نشان می‌داد. در این اوضاع و احوال، واردات به‌طور گریز ناپذیری پایین آمد، قیمت‌ها بالا رفت و ارزش مبادله‌ای قران بیشتر تضییع شد. به منظور کسب جواز صادرات، بدون ترجیح تولید آن دسته از کالاهایی که نمی‌توانست وارد شود، صادرات تسریع شد. در همین زمان گرایش گسترده‌ایی برای ارزش‌گذاری بالای کالاهای صادراتی و در حد کمتری، گرایش برای ارزش‌گذاری پایین کالاهای وارداتی وجود داشت. پیچیدگی‌های تجاری در شرایط جدید بسیار بود و حجم داد و ستد محدود شد؛ بسیاری از بُنکداران خصوصی از کار و کاسبی باز ماندند و اندوخته‌های خود را در املاک و ساختمان سرمایه‌گذاری کردند یا به معامله خرید و فروش جوازهای صادراتی پرداختند. این فعالیت اخیر، برای مدتی بسیار سودآور بود اما وقتی که بازرگانی هر چه بیشتر راکد شد و اختلاف بین نرخ ارز آزاد و نرخ رسمی کاهش یافت، قیمت جوازهای صادراتی به سطح بسیار پایین سقوط کرد و بسیاری از سفته‌بازان مبالغ بسیار چشمگیری پول از دست دادند. عایدات بازرگانی رسمی این سال برای نخستین بار مازاد آشکاری از صادرات رسمی نسبت به واردات نشان می‌داد و بنابراین معرفی قانون انحصار تجارت درست به نظر می‌رسید.

در فوریه ۱۹۳۲ کنترل معاملات ارز خارجی، به استثنای الزام تحمیلی به صادرکنندگان برای فروش ارز خود به بانک‌ها به حساب دولت، منسوخ شد. نرخ‌هایی که بانک اختصاص می‌داد با نرخ‌های بازار یک‌راست شد و بازار سیاه اهمیت خود را از دست داد. قانون پول رایج جدید که ریال را جایگزین قران می‌کند در مارس ۱۹۳۲م/ اسفند ۱۳۱۰ش. تصویب شد و این بعداً توصیف می‌گردد. اتحاد شوروی به مقررات قانون انحصار تجارت که طبق آن درآمدهای حاصل از

صادرات به اتحاد شوروی می‌بایستی به جای گیروانکه^۱ شوروی با ارز خارجی به دولت ایران پرداخت شود، اعتراض کرد. مرزهای شوروی در برابر صادرات ایرانی بسته شد و تلافی جویی از همان نوع به دنبال داشت. به دنبال آن مذاکراتی صورت گرفت و در اکتبر ۱۹۳۱م/مهر ۱۳۱۰ش. به یک معاهده بازرگانی منجر شد که طبق این معاهده تمام سهم واردات بخش قند و کبریت به اتحاد شوروی واگذار شد و روی هم‌رفته شوروی ۵۰ درصد کل واردات مجاز به ایران را برای خود نگه داشت، این درصد از واردات تا زمانی که قرارداد معمول بود، کاهش نیافت. این معاهده در ژوئن ۱۹۳۲ تصویب شد و در ژوئن ۱۹۳۵ به پایان رسید. به نظر می‌رسید این توافق برای اتحاد شوروی بسیار مطلوب بود [چرا که] سهم این کشور از واردات به ایران در طی سه سال پیش از این بین ۲۹ تا ۳۵ درصد در نوسان بوده است. با این وجود، این قراردادی بود برای ایجاد تعادل واردات در برابر صادرات، که طبق آن دولت ایران انتظار داشت تا یک بازار تضمینی برای بخش بزرگی از صادرات خود حفظ کند و همزمان حسن نیت اتحاد شوروی را به دست آورد انحصار تجارت خارجی خود توسط این کشور را به رسمیت بشناسد.

در مارس ۱۹۳۲م/اسفند ۱۳۱۰ش. شرکت بازرگانی ایران با سندیکایی از بازرگانان ایرانی تشکیل شد. این سندیکا تا حدی با اهدافی مشابه آنچه که در سال ۱۹۳۰ (توسط بازرگانان) از روی سندیکایی اتحاد شوروی تشکیل داده بود، درست شد. اما بر خلاف این، سندیکای جدید، در آن زمان آشکارا اجرا نشد. برای مدتی بحث‌های داغی دربارهٔ ایجاد انحصار تمام انواع واردات و صادرات به نفع این شرکت و همچنین مشارکت آن در توسعهٔ صنایع در داخل کشور، وجود داشت اما شرکت به فعالیت‌های عادی واردات و صادرات خاتمه داد و با پشتیبانی دولت تشویق شد تا به افزایش اهمیت و توسعهٔ فعالیت‌هایش ادامه دهد.

۱۳۱۱ش. (ژوئن ۱۹۳۲ تا ژوئن ۱۹۳۳): در دهم جولای ۱۹۳۲م/تیر ۱۳۱۱ش. اصلاحیه قانون انحصار تجارت خارجی تصویب شد که اندکی قانون اصلی را تغییر می‌داد. جوازهای وارداتی تنها برای ۹۵ درصد ارزش جوازهای صادراتی صادر می‌شد و ۵ درصد باقیمانده برای نیازمندیهای دولت اختصاص می‌یافت. جوازهای صادراتی تنها با تقاضا برای جواز واردات و هنگامی که

صادرکنندگان تمام ارز خود را به نرخ‌های رسمی معادل ۲۸/۲۸ ریال برای هر دلار طلا و معادل حدود ۹۷/۵ ریال برای هر پوند، به حساب دولت به بانک‌ها می‌فروختند، پذیرفته می‌شد. نرخ آزاد اختصاص یافته برای [هر پوند] استرلینگ توسط بانک‌ها در همان زمان بین ۱۰۸ تا ۱۱۲ ریال بود. شیوه ارزش‌گذاری واردات برای مقاصد گمرکی، بر اساس قیمت عمده فروشی بازار در محل ورود یا قیمت عمده فروشی بازار در نزدیک‌ترین محل ورود بود. عوارض گمرکی، مالیات راه و هزینه‌های حمل و نقل از مرز تا محل ورود گمرکات، از قیمت عمده فروشی، برای رسیدن به این قیمت‌گذاری کسر می‌شد.

مالیات جدید راه که به‌طور قابل ملاحظه‌ای هزینه تمام کالاهای وارداتی را افزایش می‌دهد، در پاییز ۱۹۳۲ به اجرا درآمد. عوارض گمرکات را که پیش از این با مالیات فوق‌العاده طلا افزایش داده بودند، تحت قانون انحصاری تجارت، برای جبران کاهش ارزش قران تحمیل کردند. بنابراین هزینه کالاهای وارداتی در بیشتر موارد بی‌نهایت بالا بود و در بعضی از کالاها مانند قند و چای و کبریت، عوارض انحصاری اضافی جمع‌آوری می‌شد. در نتیجه، برخی از بازرگانان فعالیت‌های تجاری را بیش از پیش مشکل و بی‌فایده یافته و توجه خود را به توسعه تولیدات صنعتی در داخل کشور، یعنی شکلی از فعالیت که بسیار خوشایند دولت بود، معطوف کردند. جزئیات شرکت‌های صنعتی که در حال تأسیس‌اند، در بخش بعدی ارائه می‌شود.

همزمان با پایان سال ۱۹۳۲ اختلافات شوروی که به نظر می‌رسید احتمالاً با معاهده بازرگانی سال ۱۹۳۱ حل فصل گردد، بار دیگر تجدید شد. از سوی ایران اتهاماتی از این قبیل وجود داشت که: اتحاد شوروی شرایط معاهده در خصوص متعادل کردن بازرگانی را رعایت نکرده است؛ کالاهای نامناسب در بازارهای ایرانی تخلیه شده؛ کالاهای ایران را با پایین‌ترین قیمت ممکن خریداری کرده و برای بدست آوردن ارزش مبادله‌ای پول برای اتحاد شوروی و برای زیان به صادرات مستقیم ایرانی‌ها در اینگونه بازارها، آن را دوباره در خارج با قیمت‌های ارزان می‌فروشد؛ و اینکه سازمان‌های بازرگانی اتحاد شوروی برای ضرر رساندن به بازرگانان و غیره، هم در عملیات خرید و هم در فعالیت فروش، بازرگانان فردی ایران را علیه همدیگر به کار می‌گیرند. هر چند که این شکوائیه‌ها ممکن است درست

یا نادرست بوده باشد اما باعث تحریم سازمان‌های بازرگانی اتحاد شوروی شد و پیام‌هایی از سوی بازرگانان و گروه‌های معامله‌گران در اعتراض علیه شیوه‌های این سازمان‌ها در ایران پخش شد. سازمان‌های بازرگانی اتحاد شوروی با کاهش اعمال خریدشان در ایران به کمترین میزان، تلافی جویی کردند و اختلاف، پیوسته به زیان دو کشور ادامه یافت تا این که در اگوست ۱۹۳۳م/ مرداد ۱۳۱۲ بهبود موقتی اتفاق افتاد.

رکود بازرگانی، به‌طور کل و کاهش ارزش دلار به‌طور خاص، منجر به کاهش چشمگیری در تقاضا برای ارز خارجی در بهار ۱۹۳۳ شد و قیمت هر پوند از ۱۰۲ ریال در آوریل، به ۸۲ ریال در پایان می کاهش یافت. کنترل ارز صادرکنندگان در ۲۹ می پایان یافت و تمام معاملات ارز آزاد شد. با این حال، مشکلات انباشته شده و کاهش سریع بهای ارز صادرکنندگان که توسط بانک‌ها نگهداری می‌شد، ظاهر گشت و دولت تصمیم گرفت تا واردات وسایل نقلیه موتوری را طبق خرید قبلی توسط واردکنندگان با نرخ رسمی هر دلار ۲۸/۲۸ ریال، انجام دهد در حالیکه نرخ واقعی دلار ۱۶ ریال سقوط کرده بود. سایر واردات خاص نیز از طریق الزام خرید ارز صادرکنندگان با این نرخ‌های خودسرانه، [به واردکنندگان] تحمیل شد.

۱۳۱۲ (ژوئن ۱۹۳۴): در تلاش برای کنترل واردات غیرقانونی کالاهای لوکس در تابستان سال ۱۹۳۳ به مالکان اینگونه کالاها دستور داده شد تا این کالاها را در یک انبار دولتی ذخیره کنند تا در آنجا تحت کنترل دولت و به حساب دارندگان آن فروخته شود و یک [حق] کمیسیون ۵ درصدی برای تأمین هزینه‌های [دولت] اخذ گردد. این اقدام توفیقی نداشت و انبار دولت تقریباً در پایان سال ۱۹۳۳ بسته شد.

همزمان با پایان سال، هنگامی که تأثیر اختلافات دامن‌دار با اتحاد شوروی خود را نشان داد، تصمیم به دو برابر یا سه برابر کردن اکثر سهام واردات گرفته شد. این تصمیم، واردات این مقدار کالا را امکانپذیر می‌کرد زیرا حتی در مواردی که بخش بزرگی از سهام واردات برای اتحاد شوروی نگه داشته بودند، ملزومات به مقدار کافی از سایر کشورها خریداری شده بود. سهمی از واردات نیز برای کالاهایی که پیش از این ممنوع بود و عمدتاً از نوع کالاهای لوکس بودند، در نظر گرفته شد؛ به منظور واردات این نوع کالاها، علاوه بر جواز عادی صادرات، لازم بود تا مجوزی که نشان دهنده خرید ارز صادرکنندگان به نرخ رسمی از بانک‌های مجاز بود، در

خصوصاً درصد خاصی از ارزش واردات پیشنهادی ارائه شود.

بعد از پایان سال ۱۹۳۳ به دلیل انتشار سهمیه‌های وارداتی که به‌طور کل بیش از مقدار لازم بود، واردات علی‌الاصول محدود نشد. اما با الزام صدور محصولات ایرانی با یک مقداری برابر یا بیشتر از آن، میزان این واردات محدود شد. در ژانویه ۱۹۳۴م/ خرداد ۱۳۱۳ش. الزام به خرید ارز صادرکنندگان با نرخ رسمی، در خصوص واردات وسایل نقلیه موتوری از ۱۰۰ درصد به ۲۰ درصد ارزش [آن] و در مورد تایر و قطعات یدکی از ۱۰۰ درصد به ۱۰ درصد کاهش یافت. در فوریه [۱۹۳۴] قانونی تصویب شد که ارزش جوازهای وارداتی که در قبال جوازهای صادراتی صادر می‌شد، از ۹۵ درصد به ۸۵ درصد کاهش می‌داد. دلیل ارائه شده برای این کار، روند معکوس تراز بازرگانی و کاهش قیمت جوازهای صادراتی بود.

واردات ثبت شده برای سال ۳۴-۱۹۳۳ درست بالاتر از میانگین دو سال پیش بود اما دلیل این افزایش، واردات محموله بزرگی از شمش طلا برای بانک ملی و نیز واردات فراینده توسط صاحبان امتیاز بود. صادرات این سال کاملاً پائین‌تر از میانگین پنج سال گذشته بود.

۱۳۱۳ (ژوئن ۱۹۳۴ تا ژوئن ۱۹۳۵): در جولای ۱۹۳۴ قیمت جوازهای صادراتی نشانه‌هایی از بهبود نشان نمی‌داد و بانک ملی تنها خریدار مجاز بود. نرخ خرید ۹ درصد و نرخ فروش ۱۳/۵ درصد ثابت بود و اعلام شد که این نرخ حداقل برای یک سال معتبر باقی خواهد ماند. تفاوت میان دو نرخ توسط دولت حفظ خواهد شد و ممکن است برای تهیه پاداش‌های صادراتی در مورد کالاهای خاص مورد استفاده قرار گیرد. در مارس ۱۹۳۵ به دلیل افزایش شدید قیمت ارز ریال، به نظر می‌رسید که قیمت جوازهای صدور ناکافی شده است، بنابراین قانونی تصویب شد که به بانک ملی اجازه می‌داد تا هر وقتی که نوسانات نرخ ارز آن را ضروری می‌سازد، قیمت [جواز صادرات] را تعدیل کند. بنابراین عجلتاً نرخ جواز صادرات، برای خرید با ۲۵ درصد و برای فروش با ۳۰ درصد ثابت شد.

فهرست سهم واردات برای سال ۳۵-۱۹۳۴، تا حد زیادی مانند طرح سال گذشته بود، با این تفاوت مهم که هیچ سهمی برای واردت پارچه‌های پنبه‌ای و نخ پنبه در نظر گرفته نشد. بعداً اعلام شد که برای واردات کالاهای پنبه‌ای یک انحصار دولتی تشکیل شده است و اینکه انحصار دولت توسط شرکت جدیدی به نام

«شرکت سهامی پنبه»^۱، اعمال خواهد شد. علاوه بر [حق] کمیسیون ۵ درصدی که توسط شرکت سهامی اعمال می‌شد، یک مالیات ۱۵ درصدی [دیگری] بر تمام کالاهای پنبه‌ای و وارداتی تحمیل می‌گردید. انحصار واردات مربوط به پارچه‌های ابریشمی، به یک شرکت وابسته به «شرکت بازرگانی ایران» واگذار شد.

مقارن با پایان سال ۱۹۳۴ پیشنهادی برای تأسیس یک [شرکت] انحصاری واردات وسایل نقلیه موتوری توسط مقامات دولتی با نمایندگان تجارت و وسایل نقلیه موتوری مورد بحث و بررسی قرار گرفت. دلیل آنی این پیشنهاد، سقوط شدید صادرات فرش بود و این فکر وجود داشت که واردات وسایل نقلیه موتوری می‌تواند صادرات فرش را تحت تأثیر قرار دهد. این طرح در پایان دسامبر کنار گذاشته شد، اما قانون متمم بودجه سال ۳۶-۱۹۳۵ شامل بندی بود که انحصار دولتی واردات وسایل نقلیه موتوری را تشکیل می‌داد. تا زمان نوشتن گزارش کنونی، هیچ اقدامی برای به اجرا در آوردن این انحصارات صورت نگرفته بود و جوازهای وارداتی همانند قبل برای بازرگانان صادر می‌شد.

این سال برای شماری از شرکت‌های جدید که به منظور اهداف تجاری یا صنعتی تشکیل شدند، درخور توجه بود. شرکت‌هایی تحت حمایت رسمی مستقیم در پایتخت و مراکز استانی اصلی، برای فروش قند تشکیل شد؛ انحصار فعالیت فروش در نواحی تابع این شرکت‌ها به آنها واگذار شد اما [این کار] تحت کنترل و بازرسی دولت بود. شرکت‌های دیگری برای بهره‌برداری از انحصار واردات کالاهای پنبه‌ای در ارتباط با شرکت انحصار مادر در تهران، تشکیل شد؛ همچنین شرکت‌هایی برای توسعه تولید پنبه، چای و تنباکو، برای تجارت خشکبار، تولید روغن زیتون، کبریت، شیشه آلات و برای تأسیس و بهره‌برداری از کارخانه‌های ریسندگی و بافندگی پنبه و تجارت وسایل نقلیه موتوری به وجود آمد. دولت شمار زیادی از این شرکت‌های جدید را از لحاظ مالی سرمایه‌گذاری کرد و بخشی از سرمایه این شرکت توسط بانک ملی یا بانک کشاورزی تأمین گردید.

روابط بازرگانی با اتحاد شوروی تا حدی بهتر شده اما هنوز به‌طور کامل رضایت‌بخش نیست. نرخ تبدیل اسکناس در دسامبر ۱۹۳۳ م/ آذر ۱۳۱۲ یک بهبود نسبی نشان داه بود و بعضی مشکلات باقی‌مانده با توافقی در سپتامبر ۱۹۳۴ حل و

1. Société des cotonndes.

فصل گردید. حجم معامله بازرگانی بین دو کشور در سال اقتصادی ۳۴-۱۹۳۳ کمتر از پائین ترین رکورد ثبت شده در سال ۱۹۲۲ نبود. در آوریل ۱۹۳۵ هیأتی شامل رؤسای ادارات بازرگانی و کشاورزی و همچنین مقاماتی از سایر وزارتخانه‌های ایران، به عنوان مهمان‌های کمیساریای بازرگانی شوروی از این کشور دیدن کردند. هیأت، مقارن پایان می به ایران بازگشت. از روی بیان صمیمانه مطبوعات ایران و همچنین اعلامیه منتشر شده به امضای رئیس کل اداره کشاورزی، می توان حدس زد که این دیدار موفقیت آمیز بوده و راه برای مذاکره درباره یک توافق بازرگانی میان دو کشور فراهم شده بود.

آمارهای مقدماتی و تقریبی بازرگانی خارجی برای هفت ماه نخست سال اقتصادی ۳۵-۱۹۳۴ م/ ۱۴-۱۳۱۳ ش. در خصوص واردات، از جمله واردات کالاهای معاف از عوارض، به ارزش ۴۱۳/۹۶۴/۰۰۰ ریال و صادرات (به استثنای نفت و فراورده‌های شیلالت) به ارزش ۲۸۹/۰۲۱/۰۰۰ ریال را نشان می‌دهد. واردات از کشورهای اصلی و صادرات به کشورهای اصلی به قرار زیر بود:

کشورهای اصلی طرف صادرات و واردات ایران

کشورهای اصلی	واردات (شامل واردات معاف از عوارض گمرکی)	صادرات به استثنای نفت و محصول شیلالت)
اتحاد جماهیر شوروی	۹۴/۳۲۱/۰۰۰	۸۴/۵۹۷/۰۰۰
انگلستان	۸۳/۸۸۴/۰۰۰	۴۲/۷۹۹/۰۰۰
هند انگلیس	۳۶/۱۲۴/۰۰۰	۳۴/۴۰۴/۰۰۰
آمریکا	۳۸/۳۶۹/۰۰۰	۳۲/۱۷۴/۰۰۰
ژاپن	۳۱/۵۸۰/۰۰۰	۵/۷۵۸/۰۰۰
آلمان	۴۴/۱۱۰/۰۰۰	۲۶/۰۸۵/۰۰۰

ترسیم هر نوع نتیجه گیری قطعی از روی اینگونه گزارش‌های موقتی دشوار است. بازرگانی با شوروی، گرایش به بهبود یافتن و حرکت به سوی یک توازن بهتر را نشان می‌دهد. ممکن است که واردات از شوروی به ویژه پارچه‌های پنبه‌ایی، با

زیان واردات اینگونه کالاها از ژاپن در حد خاصی افزایش یابد. به نظر می‌رسد که بازرگانی با انگلستان به خوبی حفظ شود و بازرگانی با هند انگلیس در سطح پایین باقی بماند. کاهش ویژه مربوط به صادرات به آمریکا احتمالاً به دلیل کاهش صادرات فرش است و کاهش بیشتر در صادرات به آلمان به دلیل مشکلات کسب پول در نتیجه محدودیت‌های ارزی، می‌باشد.

فهرست اعلام

اراک، ۲۰، ۳۴، ۳۶، ۴۳
 ارزروم، ۲۰۳
 اروپا، ۲۱، ۲۲، ۲۶، ۳۹، ۴۵، ۷۶، ۷۷، ۷۸، ۸۰
 ۹۸، ۱۰۳، ۱۳۴، ۱۳۶، ۱۴۰، ۱۴۱، ۱۴۲، ۱۴۷،
 ۱۶۹، ۱۷۵، ۱۸۳، ۲۰۱، ۲۰۲، ۲۰۳، ۲۰۶
 ۲۴۷، ۲۵۵، ۲۵۶
 ارومیه، ۳۴، ۳۷، ۶۴، ۱۰۴
 اسپانیا، ۷۵، ۱۱۶، ۱۳۴، ۲۰۵
 استرآباد، ۴۳
 استرالیا، ۱۱۶، ۱۴۲
 استونی، ۲۰۰، ۲۶۵
 اصفهان، ۲۰، ۲۱، ۲۶، ۳۴، ۳۹، ۴۱، ۴۳، ۷۸
 ۹۷، ۹۹، ۱۰۲، ۱۰۳، ۱۳۵، ۱۴۲، ۱۴۷، ۱۵۶،
 ۱۸۲، ۱۹۶، ۲۰۲، ۲۰۷، ۲۵۱، ۲۵۲، ۲۵۵
 ۲۶۲
 افغانستان، ۲۰، ۲۵، ۴۳، ۱۱۶
 امریکن اکسپورت، ۲۰۵
 امیرطهاسب، عبدالله خان، ۲۳
 انزلی، ۳۴، ۳۶، ۳۷، ۳۹، ۴۳، ۶۴، ۷۳، ۷۵
 ۱۰۲، ۱۰۵، ۱۰۷، ۱۳۷، ۱۴۱، ۱۴۲، ۱۸۲
 ۲۰۱، ۲۰۳، ۲۰۵

«آ»

آبادان، ۳۲، ۳۳، ۱۵۸، ۱۸۰
 آذربایجان، ۲۹، ۳۳، ۳۴، ۵۰، ۶۷، ۱۲۹، ۱۳۷،
 ۲۰۳، ۲۵۰
 آژند، یعقوب، ۱۵
 آستارا، ۴۳، ۷۵، ۱۳۷
 آلمان، ۱۲، ۲۵، ۹۵، ۱۰۲، ۱۶۲، ۱۶۳، ۱۶۸،
 ۱۷۵، ۲۰۰، ۲۱۲، ۲۳۲، ۲۳۷، ۲۴۰، ۲۴۱
 ۲۵۲، ۲۵۴، ۲۹۲
 آمریکا، ۸، ۱۲، ۱۹، ۲۰، ۲۲، ۲۵، ۲۶، ۲۷، ۲۸،
 ۳۳، ۳۶، ۳۸، ۴۵، ۴۶، ۴۹، ۵۰، ۵۱، ۶۳، ۶۴،
 ۷۹، ۸۵، ۹۷، ۱۰۳، ۱۰۶، ۱۰۷، ۱۱۱، ۱۳۴،
 ۱۳۶، ۱۴۲، ۱۴۶، ۱۴۷، ۱۶۲، ۱۶۳، ۱۶۹،
 ۱۷۵، ۱۷۶، ۱۷۷، ۲۱۲، ۲۳۱، ۲۳۲، ۲۳۷
 ۲۴۱، ۲۴۹، ۲۵۵، ۲۵۹، ۲۹۲

«ا»

ابوت، ۱۶
 احمدشاه، ۲۲
 اداره بازرگانی ماورای بحار، ۱۶
 ادسا، ۱۳۴، ۱۴۶

۱۷۸، ۱۷۹، ۱۸۰، ۱۸۱، ۱۸۲، ۱۸۳، ۱۸۴،
۱۸۶، ۱۹۱، ۱۹۳، ۱۹۶، ۱۹۷، ۱۹۸، ۱۹۹،
۲۰۰، ۲۰۱، ۲۰۲، ۲۰۳، ۲۰۴، ۲۰۶، ۲۰۷،
۲۰۹، ۲۱۰، ۲۱۱، ۲۱۲، ۲۱۳، ۲۱۴، ۲۱۵،
۲۲۰، ۲۲۱، ۲۲۳، ۲۲۴، ۲۲۵، ۲۲۶، ۲۲۷،
۲۲۸، ۲۲۹، ۲۳۰، ۲۳۱، ۲۳۲، ۲۳۳، ۲۳۴،
۲۳۵، ۲۳۶، ۲۳۷، ۲۳۸، ۲۴۰، ۲۴۱، ۲۴۳،
۲۴۵، ۲۴۷، ۲۴۸، ۲۴۹، ۲۵۴، ۲۵۵، ۲۵۷،
۲۶۰، ۲۶۱، ۲۶۲، ۲۶۴، ۲۶۷، ۲۶۸، ۲۷۵،
۲۷۶، ۲۷۷، ۲۸۰، ۲۸۱، ۲۸۲، ۲۸۴، ۲۸۶،
۲۸۷، ۲۸۸، ۲۹۱

«ب»

بایلسر، ۴۳، ۷۵، ۱۳۷
باکو، ۳۹، ۴۳، ۷۵، ۱۳۶، ۱۳۷، ۱۴۱، ۱۸۲،
۲۰۳، ۲۰۵، ۲۰۶، ۲۸۲
بانک پهلوی، ۸۵، ۱۵۶، ۲۲۵
بانک روس، ۴۶
بانک روسیه، ۱۵۶
بانک شاهنشاهی، ۲۰، ۴۵، ۴۶، ۴۷، ۶۰، ۶۱،
۶۲، ۶۹، ۸۴، ۸۵، ۸۶، ۸۸، ۱۲۹، ۱۵۵، ۱۵۶،
۲۲۳، ۲۲۴
بانک عثمانی، ۱۵۶، ۲۲۵
بانک ملی، ۸۵، ۱۵۴، ۱۵۶، ۱۹۸، ۲۱۳، ۲۱۴،
۲۲۱، ۲۲۲، ۲۲۳، ۲۲۴، ۲۲۵، ۲۲۷، ۲۲۹،
۲۴۵، ۲۵۳، ۲۶۲، ۲۶۷، ۲۶۸، ۲۸۹، ۲۹۰
برلین، ۱۰۷، ۱۴۱، ۲۰۵
بروجرد، ۱۰۲، ۱۷۸، ۲۵۸، ۲۵۹
بریتانیای کبیر، ۲۵، ۶۰، ۸۷، ۹۲، ۹۳، ۱۶۳،
۱۷۳
بصره، ۷۳، ۷۵، ۷۶، ۱۳۴، ۱۳۵، ۱۳۶، ۲۰۱،
۲۰۲
بغداد، ۳۹، ۴۳، ۷۶، ۹۷، ۹۸، ۹۹، ۱۳۴، ۱۳۵،

انگلستان، ۱۲، ۱۴، ۱۶، ۷۴، ۷۷، ۷۸، ۹۲، ۹۳،
۱۰۶، ۱۳۶، ۱۳۸، ۱۴۰، ۱۶۰، ۱۶۱، ۱۶۲،
۱۶۴، ۱۶۸، ۱۶۹، ۱۸۱، ۲۰۴، ۲۲۱، ۲۳۱،
۲۳۲، ۲۳۳، ۲۳۴، ۲۳۷، ۲۳۸، ۲۳۹، ۲۴۰،
۲۴۱، ۲۴۹، ۲۵۱، ۲۶۸، ۲۷۵، ۲۷۶، ۲۹۲
انگلیس، ۹، ۱۱، ۱۲، ۱۳، ۱۴، ۱۶، ۲۰، ۲۷،
۳۲، ۳۳، ۴۴، ۴۵، ۴۹، ۶۱، ۶۴، ۷۵، ۸۱، ۸۲،
۸۷، ۸۸، ۹۶، ۱۰۰، ۱۱۳، ۱۳۴، ۱۴۷، ۱۵۷،
۱۵۸، ۱۶۱، ۱۶۲، ۱۷۳، ۱۷۴، ۱۷۹، ۱۸۰،
۱۸۱، ۲۰۱، ۲۰۵، ۲۱۰، ۲۱۱، ۲۱۲، ۲۱۳،
۲۲۰، ۲۲۹، ۲۳۰، ۲۳۱، ۲۳۴، ۲۳۵، ۲۳۷،
۲۴۷، ۲۷۶، ۲۷۷، ۲۸۱، ۲۹۲

اواجیق، ۲۰۳

امراز، ۷۶، ۱۰۲، ۱۳۴، ۱۳۵، ۱۷۲، ۱۷۷،
۲۰۲، ۲۰۷، ۲۵۲، ۲۵۹
ایتالیا، ۲۵، ۹۲، ۹۳، ۹۴، ۹۷، ۹۸، ۹۹، ۱۳۴،
۱۳۷، ۱۶۱، ۱۶۴، ۱۶۵، ۱۶۶، ۱۶۷، ۱۶۸،
۱۷۲، ۲۰۲، ۲۳۹، ۲۴۰
ایران، ۱، ۴، ۳، ۷، ۸، ۹، ۱۰، ۱۱، ۱۲، ۱۳، ۱۴،
۱۵، ۱۶، ۱۹، ۲۰، ۲۱، ۲۲، ۲۳، ۲۴، ۲۵، ۲۶،
۲۷، ۲۸، ۲۹، ۳۰، ۳۱، ۳۲، ۳۳، ۳۴، ۳۵، ۳۶،
۳۷، ۳۸، ۳۹، ۴۰، ۴۱، ۴۲، ۴۳، ۴۴، ۴۵، ۴۶،
۴۷، ۴۸، ۴۹، ۵۰، ۵۱، ۵۲، ۵۷، ۶۰، ۶۱، ۶۲، ۶۳،
۶۴، ۶۵، ۶۷، ۶۸، ۶۹، ۷۳، ۷۴، ۷۵، ۷۶، ۷۷،
۷۸، ۷۹، ۸۰، ۸۱، ۸۲، ۸۴، ۸۵، ۸۶، ۸۷، ۸۸،
۹۰، ۹۱، ۹۲، ۹۵، ۹۶، ۹۷، ۹۸، ۹۹، ۱۰۰،
۱۰۱، ۱۰۲، ۱۰۴، ۱۰۷، ۱۰۸، ۱۰۹، ۱۱۰،
۱۱۱، ۱۱۳، ۱۱۶، ۱۲۱، ۱۲۹، ۱۳۰، ۱۳۳،
۱۳۴، ۱۳۵، ۱۳۷، ۱۳۸، ۱۳۹، ۱۴۰،
۱۴۱، ۱۴۵، ۱۴۶، ۱۴۷، ۱۴۸، ۱۵۰، ۱۵۴،
۱۵۵، ۱۵۶، ۱۵۷، ۱۵۸، ۱۵۹، ۱۶۰، ۱۶۱،
۱۶۲، ۱۶۳، ۱۶۴، ۱۶۶، ۱۶۸، ۱۶۹، ۱۷۰،
۱۷۱، ۱۷۲، ۱۷۳، ۱۷۴، ۱۷۵، ۱۷۶، ۱۷۷

ترکیه، ۱۵، ۲۰، ۲۵، ۳۶، ۹۳، ۱۰۱، ۱۳۷، ۲۰۳،
۲۵۵، ۲۴۹، ۲۰۴
تل کوچک، ۲۰۴
تنگه یسفر، ۲۰۴
تهران، ۱۹، ۲۰، ۲۱، ۲۴، ۲۵، ۲۶، ۲۹، ۳۱،
۳۳، ۳۴، ۳۶، ۳۷، ۳۹، ۴۱، ۴۳، ۴۵، ۴۶، ۴۷،
۴۸، ۴۹، ۵۰، ۶۳، ۶۴، ۷۳، ۷۴، ۷۵، ۷۷، ۷۸،
۷۹، ۸۱، ۸۵، ۸۷، ۹۸، ۹۹، ۱۰۰، ۱۰۲،
۱۰۳، ۱۰۶، ۱۰۷، ۱۰۹، ۱۱۰، ۱۱۱، ۱۱۲،
۱۳۵، ۱۳۶، ۱۳۷، ۱۳۹، ۱۴۰، ۱۴۱، ۱۴۲،
۱۵۵، ۱۵۶، ۱۶۲، ۱۷۲، ۱۷۳، ۱۷۶، ۱۷۷،
۱۷۸، ۱۸۲، ۱۹۳، ۱۹۷، ۲۰۱، ۲۰۲، ۲۰۴،
۲۰۵، ۲۰۶، ۲۰۷، ۲۱۳، ۲۱۴، ۲۲۰، ۲۲۴،
۲۲۵، ۲۲۲، ۲۴۴، ۲۴۵، ۲۴۶، ۲۵۰، ۲۵۲،
۲۵۳، ۲۵۵، ۲۵۷، ۲۵۸، ۲۵۹، ۲۶۰، ۲۶۱،
۲۶۲، ۲۹۰

«ج»

جاجرود، ۴۱
جزیره هرمز، ۳۱، ۲۵۶
جلفا، ۳۴، ۳۶، ۳۷، ۶۴، ۷۳، ۱۰۴، ۱۳۷، ۲۰۳

«چ»

چکاسلوواکی، ۲۳۲، ۲۳۷، ۲۴۱

«ح»

حیدرآباد، ۲۰۴
حیف، ۷۶، ۱۳۹، ۱۴۱، ۲۰۵

«خ»

خانقین، ۳۷، ۷۳، ۱۰۶، ۱۳۵، ۱۳۶، ۱۴۱،
۲۰۲، ۲۰۴

۱۳۶، ۱۳۷، ۱۳۹، ۱۴۱، ۱۸۲، ۲۰۰، ۲۰۱،
۲۰۲، ۲۰۳، ۲۰۴، ۲۰۵، ۲۵۷، ۲۶۱
بلژیک، ۲۵، ۹۵، ۱۶۴، ۱۶۶، ۱۶۷، ۱۶۸،
۲۳۲، ۲۳۳، ۲۳۷، ۲۴۱، ۲۵۱
بلوچستان، ۲۰، ۳۸
بمبئی، ۷۵، ۷۶، ۱۳۴، ۱۵۶، ۲۰۱، ۲۰۵
بندر پورت سعید، ۲۰۵
بندر پهلوی، ۳۷، ۳۹، ۷۳، ۷۵، ۱۰۷، ۱۳۷،
۱۴۱، ۲۰۳، ۲۰۵
بندر شاپور، ۱۳۵، ۱۴۸، ۱۷۷
بندر شاه، ۱۳۷، ۱۴۸، ۱۷۷، ۲۰۰، ۲۶۰
بندر شاهپور، ۱۳۵، ۱۷۷، ۲۰۰، ۲۰۲، ۲۶۰
بندرعباس، ۴۳، ۱۳۴، ۱۳۹، ۱۶۹، ۲۰۱
بندرگز، ۴۳، ۷۵، ۱۳۷
بوشهر، ۲۰، ۳۴، ۳۹، ۴۳، ۷۶، ۷۷، ۹۸، ۱۰۲،
۱۰۷، ۱۳۴، ۱۳۵، ۱۳۶، ۱۳۹، ۱۴۰، ۱۴۷،
۱۴۸، ۱۶۹، ۱۷۱، ۱۷۹، ۱۸۲، ۱۹۶، ۲۰۱،
۲۰۲، ۲۰۷، ۲۵۷

بونوال، آر، دبلیو، ۵۰
بیات، مرتضی خان (سهام السلطان)، ۲۳
بیروت، ۳۷، ۱۳۶، ۱۴۱، ۲۰۲، ۲۰۵
بین النهرین، ۲۰

«پ»

پاکستان، ۲۰
پیرسون، ۵۰

«ت»

تبریز، ۲۰، ۲۱، ۲۶، ۳۴، ۳۶، ۳۷، ۴۳، ۶۴، ۶۹،
۷۳، ۷۸، ۱۰۲، ۱۰۳، ۱۰۴، ۱۳۰، ۱۳۷، ۱۶۹،
۱۷۱، ۱۷۸، ۱۹۸، ۲۰۱، ۲۰۳، ۲۰۷، ۲۵۲،
۲۵۵، ۲۵۷
تراپوزان، ۳۶، ۴۳، ۱۳۷، ۲۰۳

۲۹۶ وضعیت مالی و اقتصادی ایران...

خاورمیانه، ۱۵، ۹۷	دمشق، ۱۳۶، ۱۴۱، ۲۰۵
خراسان، ۵۰، ۱۷۶، ۲۴۶	دونوی، جان ا، ۵۰
خرم‌آباد، ۱۰۲، ۱۳۶، ۱۷۸، ۲۵۸	دیویس، هری، ۵۰
خرمشهر، ۲۰، ۳۶، ۳۹، ۴۳، ۷۶، ۱۰۳، ۱۳۴، ۱۳۵، ۱۳۶، ۱۳۹، ۲۰۱، ۲۰۲، ۲۰۳، ۲۰۵	رشت، ۲۰، ۳۴، ۴۳، ۶۴، ۷۳، ۸۵، ۱۰۲، ۲۵۱، ۲۵۵، ۲۵۷
خلیج فارس، ۲۰، ۲۱، ۲۵، ۳۰، ۳۱، ۳۲، ۴۳، ۵۶، ۷۶، ۹۸، ۱۰۴، ۱۰۷، ۱۳۴، ۱۳۶، ۱۳۷، ۱۴۰، ۱۴۱، ۱۴۶، ۱۴۸، ۱۷۱، ۱۷۷، ۱۷۸، ۲۰۰، ۲۰۱، ۲۰۲، ۲۰۵، ۲۱۲، ۲۴۴، ۲۵۶، ۲۶۰	رضاشاه، ا، ۳، ۴، ۱۶، ۲۲، ۸۶
خمسه، ۲۹	رواندوز، ۱۳۷، ۱۷۸، ۲۰۳، ۲۵۷
خورموسی، ۱۰۳، ۲۰۲	رود دجله، ۲۱
خوریان، ۱۱۱	رود فرات، ۲۱
خوزستان، ۵۰، ۱۰۹، ۲۵۰	رود کرج، ۴۱
خوی، ۳۴، ۳۶، ۲۰۳	روسیه، ۲۵، ۲۹، ۳۰، ۳۴، ۳۷، ۴۳، ۴۶، ۶۰، ۷۴، ۷۵، ۷۷، ۷۸، ۷۹، ۸۰، ۸۱، ۸۵، ۸۶، ۸۸، ۸۹، ۹۰، ۹۲، ۹۳، ۹۴، ۹۹، ۱۰۳، ۱۰۷، ۱۱۲، ۱۳۶، ۱۳۷، ۱۳۹، ۱۴۵، ۱۴۶، ۱۴۷، ۱۵۵، ۱۵۶، ۱۶۱، ۱۶۲، ۱۶۳، ۱۶۴، ۱۶۵، ۱۶۸، ۱۷۰، ۱۷۲، ۱۷۹، ۱۸۰
خیابان پهلوی، ۲۶۰	ریبر، هوگ، جی، ۵۰
«د»	زاهدان، ۳۴، ۳۶، ۳۸، ۳۹، ۴۳، ۷۳، ۷۶، ۹۷، ۱۰۶، ۱۳۷، ۱۳۸، ۱۳۹، ۱۴۱، ۲۰۳
دادگر، میرزا حسین خان (عدل‌الملک)، ۲۳	زنجان، ۲۹، ۲۵۲
دانمارک، ۲۶۶	زنگبار، ۱۱۶
داور، جناب میرزا علی اکبرخان، ۲۳	زیدآباد، ۱۳۴، ۱۷۸
دجله، ۱۳۵	ژاپن، ۱۲، ۹۵، ۱۶۴، ۲۱۲، ۲۳۱، ۲۳۲، ۲۳۳، ۲۳۵، ۲۳۶، ۲۳۹، ۲۴۰، ۲۴۱، ۲۵۴، ۲۵۵، ۲۹۲
دریاچه اورمیه، ۱۷۸	ژ»
دریای خزر، ۲۰، ۲۱، ۲۷، ۲۹، ۳۰، ۳۷، ۴۳، ۸۰، ۱۰۴، ۱۳۷، ۱۴۸، ۱۸۰، ۲۰۰، ۲۰۳، ۲۱۰، ۲۱۲، ۲۳۰، ۲۴۰، ۲۵۴، ۲۵۶، ۲۵۷، ۲۶۰	ژ»
دریای سیاه، ۳۶، ۲۰۳	ژ»
دریای عرب (عمان)، ۲۰	ژ»
دزدآب، ۳۴، ۳۶، ۳۸، ۳۹، ۴۳، ۷۳، ۹۷، ۱۳۸، ۱۴۱، ۲۰۳	ژ»
دزفول، ۳۶، ۱۳۵، ۱۴۸، ۱۷۷، ۱۷۸، ۲۰۰	ژ»
۲۰۲، ۲۵۸، ۲۵۹، ۲۶۰	ژ»
دماوند، ۳۴	ژ»

ژنو، ۲۸

عراق، ۱۵، ۲۰، ۳۲، ۳۶، ۳۷، ۳۹، ۷۳، ۷۴،
۷۶، ۸۵، ۱۰۷، ۱۳۵، ۱۳۶، ۱۳۷، ۱۳۹، ۱۴۱،
۱۵۶، ۱۶۴، ۱۶۸، ۱۷۲، ۱۷۸، ۲۰۲، ۲۰۳،
۲۰۴، ۲۲۴، ۲۲۵، ۲۴۱، ۲۴۸، ۲۵۷
عربستان، ۱۱۶
عشق آباد، ۴۳
علی آباد، ۱۴۸، ۱۷۷
عمان، ۲۰، ۱۱۶

«ف»

فارس، ۲۰، ۲۱، ۲۵، ۳۰، ۳۱، ۳۲، ۴۳، ۵۰،
۵۶، ۷۵، ۷۶، ۹۸، ۱۰۴، ۱۰۷، ۱۳۴، ۱۳۶،
۱۳۷، ۱۴۰، ۱۴۱، ۱۴۶، ۱۴۸، ۱۷۱، ۱۷۷،
۲۰۰، ۲۰۱، ۲۰۲، ۲۰۵، ۲۱۲، ۲۴۴، ۲۵۶،
۲۶۰

فاطمی، میرزا سیدمهدی خان
(عمادالسلطنه)، ۲۳
فرات، ۱۳۵
فرانسه، ۱۹، ۲۵، ۹۴، ۱۲۹، ۱۴۲، ۱۶۳، ۱۶۸،
۱۹۷، ۲۰۴، ۲۳۳، ۲۵۴
فروغی، محمدعلی خان، ۲۳
فلاشینگ، ۲۰۵
فلور، ویلم، ۱۵، ۱۶

«ق»

قرارداد تگلراف انگلستان و هند، ۲۶۵
قزوین، ۲۰، ۳۴، ۳۶، ۱۰۲، ۱۷۷، ۲۰۶، ۲۵۷
قصر شیرین، ۳۴، ۳۶
قطار سیمپلون اورینت توروس، ۲۰۴
قفقاز، ۲۰، ۴۳
قم، ۳۴، ۳۶، ۱۰۵، ۲۵۹
قوچان، ۳۶

«س»

سردار اسعد، جعفرقلی خان، ۲۳
سلطان آباد، ۲۰، ۳۶، ۴۳، ۱۰۲، ۲۵۹
سمنان، ۱۱۰، ۱۱۱، ۲۵۲
سوئد، ۲۴، ۲۵، ۱۱۶، ۲۳۲، ۲۵۲، ۲۵۹
سوئیس، ۱۱۶، ۲۶۶
سیستان، ۲۱، ۳۸، ۶۳
سیمونس، پی. جی. فیتز، ۵۰

«ش»

شپتوکا، ۲۰۵
شرکت بازرگانی ایران، ۲۹۰
شرکت حمل و نقل نابرن، ۲۰۵
شرکت سهامی پنبه، ۲۴۵، ۲۹۰
شرکت یونکرس، ۳۹، ۱۰۷، ۱۸۲، ۱۹۶، ۲۶۰
شوروی، ۱۲، ۸۰، ۹۰، ۱۰۴، ۱۳۶، ۱۴۷، ۱۶۲،
۱۷۰، ۲۰۰، ۲۰۱، ۲۰۳، ۲۰۹، ۲۱۲، ۲۲۵،
۲۲۷، ۲۲۸، ۲۳۱، ۲۳۲، ۲۳۳، ۲۳۶، ۲۳۹،
۲۴۰، ۲۴۱، ۲۴۴، ۲۴۶، ۲۴۹، ۲۵۱، ۲۵۴،
۲۵۵، ۲۵۶، ۲۶۵، ۲۸۲، ۲۸۵، ۲۸۶، ۲۸۷،
۲۸۸، ۲۹۰، ۲۹۱
شوستر، ۴۹

شوستر، مورگان، ۴۹

شیراز، ۲۰، ۲۱، ۲۶، ۳۴، ۳۹، ۴۳، ۱۳۵، ۱۴۷،
۱۵۶، ۱۷۱، ۱۷۲، ۱۷۹، ۱۸۲، ۲۰۱، ۲۰۲،
۲۰۷، ۲۴۶، ۲۵۰، ۲۵۱، ۲۵۲، ۲۵۵

«ص»

صالح آباد، ۲۰۰، ۲۰۴، ۲۵۸، ۲۵۹، ۲۶۰

«ع»

«ک»

کارون، ۲۱، ۳۴، ۴۱، ۱۳۵، ۱۷۷، ۲۰۲، ۲۵۹	مجلس مؤسسان، ۲۲
کاشان، ۲۰، ۴۳، ۲۵۲	محمره، ۲۰، ۳۶، ۳۹، ۴۳، ۱۳۵، ۲۰۲
کردستان، ۲۹، ۶۷، ۱۲۹	مسقط، ۳۰، ۷۶، ۱۱۶، ۱۳۴
کرمان، ۲۰، ۲۱، ۳۴، ۴۳، ۵۰، ۷۸، ۹۷، ۱۳۴	مُشار، جناب میرزا یوسف خان (مشار اعظم)، ۲۳
۱۳۷، ۱۴۸، ۱۶۹، ۱۷۱، ۱۷۲، ۱۷۸، ۲۰۱	مشهد، ۲۰، ۲۱، ۲۶، ۳۴، ۳۶، ۴۳، ۷۵، ۸۵
۲۶۱، ۲۰۳، ۲۰۲	۹۷، ۱۳۷، ۱۷۱، ۱۸۲، ۲۰۱، ۲۰۳، ۲۴۵، ۲۵۰
کرمانشاه، ۲۰، ۳۴، ۴۳، ۵۰، ۷۴، ۸۵، ۱۰۲	۲۶۲، ۲۵۲
۱۳۵، ۱۳۶، ۱۴۲، ۱۵۶، ۱۶۹، ۱۸۲، ۲۰۱	مصر، ۱۵، ۲۵، ۲۷، ۲۹، ۳۱، ۹۷، ۱۰۴، ۱۴۱
۲۰۲، ۲۰۶، ۲۲۵، ۲۵۰	۱۶۳، ۱۷۰، ۱۸۶، ۱۸۷، ۲۰۴، ۲۳۱، ۲۳۲
کشتیرانی لوئید ترستینو، ۲۰۱	۲۴۲، ۲۴۳، ۲۵۴، ۲۵۵، ۲۵۶، ۲۵۹، ۲۶۱
کشتیرانی ماورای اسپانیا، ۲۰۵	مظفرالدین شاه، ۲۲
کلمن، جورج. ال.، ۵۰	معاهده دوستی با استونی، ۲۶۵

«گ»

گراند هتل، ۱۴۲، ۲۰۵	معاهده دوستی یونان، ۲۶۵
گرینچ موث، ۳۳	معاهده گمرکی لهستان، ۲۶۶
گیلان، ۲۷، ۳۳، ۵۰، ۲۵۴، ۲۵۵	معاهده مبادله اسناد با فنلاند، ۲۶۵، ۲۶۶

«ل»

لاندارسی، ۳۳	معاهده مبادله اسناد ایتالیا، ۲۶۵
لندن، ۱۶، ۴۵، ۶۲، ۷۶، ۷۷، ۹۸، ۱۰۲، ۱۰۷	معاهده مبادله اسناد فرانسه، ۲۶۵
۱۳۴، ۱۴۰، ۱۴۱، ۱۵۰، ۱۵۴، ۱۵۶، ۱۸۲	مفتاح، داوودخان (مفتاح السلطنه)، ۲۳
۲۰۴، ۲۰۵، ۲۰۶، ۲۰۷، ۲۲۱، ۲۲۳، ۲۲۴	مک کاسکی، چارلز. ا.، ۵۰
لنگه، ۳۰، ۴۳، ۷۶، ۱۳۴، ۱۳۹، ۱۴۰، ۲۵۷	مک کورمک، د. دبلیو، ۵۰
لومیس، جان، ۵۰	مک کورمک، کلنل دی. دبلیو.، ۲۹
لهستان، ۲۵، ۱۱۶، ۱۶۸، ۲۶۶	ملوین هال، ۵۰
لیتونی، ۲۰۰، ۲۶۵	منچستر، ۷۶، ۹۱، ۹۲، ۱۳۴، ۱۴۷، ۱۵۵

«م»

مازندران، ۳۱، ۳۳، ۲۵۰، ۲۵۱، ۲۵۴، ۲۵۵	موریس، ۱۹۳
مجلس شورای ملی، ۷، ۲۲، ۲۳، ۳۶، ۴۹	موریس، کلنل آ. ف.، ۱۹۳
	میسجیری، ۱۴۱، ۲۰۵

همدان، ۲۰، ۲۶، ۳۴، ۴۳، ۷۴، ۸۵، ۱۰۳،
۱۳۵، ۱۳۶، ۱۳۷، ۱۴۲، ۱۵۶، ۱۷۱، ۱۷۲،
۱۷۷، ۱۸۲، ۲۰۷، ۲۲۵، ۲۵۲

هند، ۱۲، ۱۴، ۲۰، ۳۸، ۳۹، ۴۳، ۶۳، ۷۳، ۷۵،
۷۶، ۷۷، ۷۹، ۸۷، ۹۲، ۹۳، ۹۴، ۹۷، ۱۰۱،
۱۳۴، ۱۳۷، ۱۳۸، ۱۴۰، ۱۴۱، ۱۶۰، ۱۶۲،
۱۶۳، ۱۶۴، ۱۶۵، ۱۶۹، ۲۰۰، ۲۰۱، ۲۰۳،
۲۰۵، ۲۱۲، ۲۱۳، ۲۳۱، ۲۳۲، ۲۳۵، ۲۳۷،
۲۳۹، ۲۴۰، ۲۵۱، ۲۵۲، ۲۵۶، ۲۶۵، ۲۷۵،
۲۷۶، ۲۷۷، ۲۹۲

هوکی، ۲۰۵

هومان، هارلود، ۵۰

«ی»

یزد، ۲۰، ۲۱، ۳۴، ۱۷۱، ۲۵۱
یونان، ۱۰۱، ۱۱۶، ۲۶۵

میلیسپو، ۳، ۴، ۱۶، ۲۰، ۷۹
میلیسپو، آرتور، ۷، ۱۶

«ن»

نروژ، ۱۱۶، ۲۶۵

نورد اسپرس، ۲۰۵

نوگ کندی، ۲۰۰، ۲۰۳

«و»

ورشو، ۲۰۵

وزارت مالیه، ۱۹، ۲۹، ۳۰، ۴۶، ۴۸، ۵۱، ۵۲،

۲۵۶، ۹۹

ویلز، ۳۳

«ه»

هسکل، ای. اس، ۵۰

هلند، ۲۵، ۱۳۴، ۲۰۵، ۲۳۵، ۲۵۱، ۲۶۵



۲۸۰۰۰ تومان

